

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: ESTUDOS HISTÓRICOS LATINO-AMERICANOS

PROFISSÃO E EXPERIÊNCIAS SOCIAIS ENTRE
TRABALHADORES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE
DO SUL EM SANTA MARIA (1898-1957)

JOÃO RODOLPHO AMARAL FLÔRES

São Leopoldo, RS, Brasil

2005

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

PROFISSÃO E EXPERIÊNCIAS SOCIAIS ENTRE
TRABALHADORES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE
DO SUL EM SANTA MARIA (1898-1957)

JOÃO RODOLPHO AMARAL FLÔRES

**Tese apresentada como requisito parcial para
obtenção do grau de Doutor junto ao
Programa de Pós-Graduação em História, da
Unidade Acadêmica de Pesquisa e Pós-
Graduação, da Universidade do Vale do Rio
dos Sinos – UNISINOS.**

Orientador: Professor Dr. Flávio Madureira

JOÃO RODOLPHO AMARAL FLÔRES

**PROFISSÃO E EXPERIÊNCIAS SOCIAIS ENTRE
TRABALHADORES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE
DO SUL EM SANTA MARIA (1898-1957)**

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor no Curso de Doutorado em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, pela Comissão formada pelos professores:

Prof. Dr. Flávio Madureira Heinz – Orientador

Prof^ª. Dra. Marluza Marques Harres - Membro

Prof^ª. Dra. Eloísa Helena Capovilla da Luz Ramos – Membro

Prof.^a Dra. Lídia Maria Vianna Possas - Membro

Prof. Dr. Adhemar Lourenço da Silva Jr. - Membro

São Leopoldo, 03 de Agosto de 2005.

Este trabalho é dedicado *in memoriam* dos (as):

- *Servidores da VFRGS e COOPFER:*

Oswaldo Lemos; Hermínio Lemos; Ariovaldo Bastos Zappe; Aristides Zappe; João Dionísio dos Santos; Luiz Ferretti; Lauro Freitas; Augusto Monfron; Ênio do Amaral; Paulo Marquezini; Divo Munhoz; Adão Ferro; Valdívia Gonçalves, Odilo Poerschke; Benedito Machado; Hermínio Enéias Flôres.

- *Mulheres de ferroviários e cooperativistas:*

Isabel Padilha Lemos; Adelaide Ferretti; Célia Bastos Zappe; Maria Tereza Müller da Rosa; Palmira Marchezini; Iná Monfron; Rosa Freitas; Geni Coelho do Amaral; Lucy Poerschke; Atelires Batista Munhoz; Josefina Valdívia; Leopolda Becker Flôres.

- *Meus avôs ferroviários e suas esposas:*

Rodolpho Becker Flôres e Feliciano Tavares Flôres; João Amaral e Célia Lemos Amaral.

Pessoas representativas dos milhares de trabalhadores, e seus familiares, que fizeram parte da história da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (V.F.R.G.S.).

Agradecimento

A realização desse trabalho contou com a colaboração e incentivo de:

- Jara Silveira e Marli Prevedello – Arquivo Geral da Câmara de Vereadores de Santa Maria.
- Liliana Machado – Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR), de Porto Alegre.
- Frederico Norberto Müller – Associação dos Aposentados da Rede Ferroviária Federal S.A., de Santa Maria.
- Alexandre da Cruz (*In Memoriam*) e Walter Telmo Gonçalves – Associação dos Aposentados e Pensionistas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de Santa Maria.
- Adão Ledesma de Melo, Telmo Pereira Soares, Roberto de Melo e Rodrigo de Melo – Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER), de Santa Maria.
- Germano Oscar Moehlecke – Coordenador do “Museu do Trem”, da cidade de São Leopoldo.
- CAPES/PICDT-UFSM – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior/Ministério da Educação; Programa de Incentivo de Capacitação de Docentes e Técnicos/ Universidade Federal de Santa Maria.
- Professores Doutores Ailo Valmir Saccol, José Renato Duarte Fialho e Ney Luís Pippi.
- Colegas do Departamento de Sociologia e Política/CCSH da UFSM.
- Prof. Dr. Flávio Madureira Heinz, orientador; Janaína Vencato Trescastro e Terezinha Rambo da Secretaria do PPGH da Unisinos.
- Meus familiares, Adão, Eni, Oswaldo, Cely, Ecilda, Caroline e Fábio.

A todos, meu carinho e apreço.

EPÍGRAFE

Fim dos anos quarenta, o mundo se refazia das feridas resultantes da Segunda Guerra Mundial, em Santa Maria o maior entroncamento ferroviário do Rio Grande do Sul o **Agente** da estação colocou o boné vermelho e foi à plataforma ver a formação de comboio do trem Noturno.

[...] Os **Carregadores** começaram a empurrar seus carrinhos para a ponta norte da plataforma, um **Guarda Chaves** correu pela beira dos trilhos e os alto-falantes anunciaram a chegada do "Trem da Fronteira".

[...] Puxando, lentamente, nos quatro cilindros, o sino batendo, a locomotiva número seiscentos e seis, uma Mallet, encostava o "Serra" na cauda do "Noturno".

[...] o **Maquinista**, magro, alto, pele escura, jogou o boné para a nuca, parou de pé no meio da cabina e puxou a corda. O apito rouco e forte ecoou pela cidade de Santa Maria da Boca do Monte: o coração do Rio Grande. A leva de passageiros invadiu a plataforma.

[...] um **Guarda Freios** correu a verificar os engates, prender as correntes e unir as mangueiras de ar. Um **Camareiro** correu a colocar as lâmpadas sinaleiras de ré.

Também atravessava o trem, porém caminhando com calma, o **Revisteiro**, abraçado a um maço de jornais e revistas, no bolso do casaco bilhetes de loteria. Oferecia:
- Os jornais de Porto Alegre... O Correio... O Diário... A sorte grande que corre amanhã?...
Revistas... O Cruzeiro que trás o Amigo da Onça...

[...] Uma badalada de sino, o apito do **Chefe de Trem**, o ronco da Novecentos e Dez, e continuou mais uma viagem do trem que por muito tempo ajudou a história, o progresso e foi até orgulho do povo gaúcho.

*José Freitas de Souza**

*Excertos do Livro: "Uma Estoira no Noturno de Santa Maria de tantas estórias e histórias". (Coostriguaçu/Mato Grosso, 1987).

RESUMO

A tese propõe o estudo das experiências dos trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Brasil, que abarcam suas vivências na profissão e inserção no contexto da sociedade gaúcha, no período compreendido entre os anos de 1898 e 1957.

Na vastidão dos espaços onde atuaram, tomamos como foco principal suas ações no município de Santa Maria. Cidade que concentrou a mais importante estrutura física e de serviços da rede integrada de ferrovias instaladas no Estado do Rio Grande do Sul, a partir de 1898. Localidade que também reuniu um contingente expressivo de trabalhadores ferroviários, os quais se destacaram pelas suas atitudes de convivência laboral, associativista e comunitária.

Nesse sentido, a pesquisa contempla em cinco capítulos nuances da constituição de uma nova profissão formatada a partir do século XIX, resultado do avanço capitalista industrial no hemisfério ocidental e suas repercussões na sociedade onde interagiram os ferroviários.

Entre os aportes teóricos priorizamos o entendimento de Pierre Bourdieu sobre “classe”, “capital” e “espaços sociais”, os quais permitiram trabalhar diferentes elementos empíricos da história dos trabalhadores ferroviários. Já como problema e hipóteses, enfocamos a afirmação sempre pronunciada de absenteísmo político e de priorização de atuações profissionais pragmáticas por esses trabalhadores.

Os principais resultados do estudo apontam para a singularidade das práticas profissionais dos ferroviários gaúchos, elemento próprio de solidificação de uma “cultura ferroviária” ao longo do século XX. Cultura caracterizada pelo pragmatismo, solidarismo compartilhado e ações de conquista de cidadania, no intento permanente de obtenção do reconhecimento público da profissão pela sociedade gaúcha.

Como conclusão, afirmamos que ao longo de quase um século alcançaram os ferroviários do Rio Grande do Sul grande parte de seus objetivos profissionais. Conquistados na dedicação à profissão, nas lutas reivindicatórias, e, especialmente, pela capacidade de implementação de ações mutuais e cooperativas perenes. Da mesma forma, por terem sido trabalhadores organizados, mobilizados e combativos.

Contudo, ao final dos anos da década de 1950 começou o refluxo profissional. Isso se deu, entre outros motivos, devido à priorização dos transportes rodoviários no Brasil pelos governos nacionais, influenciados por interesses internacionais, problemas de gestão das empresas ferroviárias e ao temor da influência comunista junto a esse expressivo coletivo de trabalhadores.

Palavras-chave:

Ferrovários – Experiências – Profissão - Labor - Mutualismo - Cooperativismo - Greivismo - Absenteísmo

SUMMARY

The thesis considers the study of the experiences of the workers of the Railway Means of transportation of the Rio Grande do Sul (VFRGS), Brazil that they cumulate of stocks its experiences in the profession and insertion in the context of the society gaúcho, in the understood period it enters the years of 1898 and 1957.

In the vastness of the spaces where they had acted, we take as focus its action in the city of Saint Maria. City that concentrated the most important physical structure and of services of the integrated net of railroads installed in the State of the Rio Grande do Sul, from 1898. Locality that also congregated a contingent significant of railroad workers, which if had detached for its attitudes of acquaintance labor, associate and communitarian.

In this direction, the research contemplates in five chapter's nuances of the constitution of a new profession formatted from century XIX, result of the industrial capitalist advance in the Western Hemisphere and its repercussions in the society where the railroad workers had interacted.

Between you arrive in port them theoretical we prioritize the agreement of Pierre Bourdieu on "classroom", "capital" and "social spaces", which had allowed working different empirical elements of the history of the railroad workers. Already as problem and hypotheses, we always focus the sharp affirmation of absenteeism politician and priority of pragmatic professional performances for these workers.

The main results of the study point with respect to the singularity of the practical professionals of the railroad gaúchos, proper element of solidification of a "railroad culture" to the long one of century XX. Culture characterized for the pragmatism, shared solidarity and action of citizenship conquest, in the permanent intention of attainment of the public recognition of the profession for the society gaúcho.

As conclusion, we affirm that throughout almost a century great part of its professional objectives had reached the railroad workers of the Rio Grande do Sul. Conquered in the devotion to the profession, in the fights vindicate, e, especially, for the capacity of implementation of action you lend and perennial cooperatives. In the same way, for having been diligent organized, mobilized and militant.

However, to the end of the years of the decade of 1950 started reflow professional. This if gave, among others reasons, due to priority of the road transports in Brazil for the national governments, influenced for international interests, problems of management of the railroad companies and to the fear of the together communist influence to this collective expressive of workers.

Words-key:

Railroad workers - Experiences - Profession - Work - Mutuality - Co-operative System - Striker - Absenteeism

RESUMEN

La tesis considera el estudio de las experiencias de los trabajadores de la Viación Férrea del Río Grande del Sur (VFRGS), Brasil, que abarcan sus vivencias en la profesión e inserción en el contexto de la sociedad gaucha, en el período entendido entre los años de 1898 y 1957.

En la vastedad de los espacios donde fueran activos, nosotros tomamos como foco principal sus acciones en la ciudad de Santa Maria. Ciudad que concentró la más importante estructura física y de servicios de la red integrada de los ferrocarriles instalados en el Estado del Río Grande del Sur, a partir de 1898. Localidad que también reunió un expresivo contingente de los trabajadores del ferrocarril, los cuales se destacaron por sus actitudes de la convivencia laboral, mutual y comunitaria.

La investigación contempla en cinco capítulos matices de la constitución de una nueva profesión formateada a partir del siglo XIX, resultado del avance industrial capitalista en el hemisferio occidental y sus repercusiones en la sociedad donde hizo interacción los trabajadores del ferrocarril.

Entre los aportes teóricos, nosotros priorizamos el entendimiento del Pierre Bourdieu sobre "sala de clase", "capital" y "espacios sociales", los cuales permiten trabajar diversos elementos empíricos de la historia de los trabajadores del ferrocarril. Ya como problema e hipótesis, enfocamos siempre la afirmación pronunciada del ausentismo político y prioridad de la actuación profesional pragmática para éstos trabajadores.

Los resultados principales del estudio señalan con respecto a la singularidad del pragmatismo profesional los ferrocarrileros gauchos, elemento apropiado de la solidificación de una "cultura ferrocarrilera" al largo del siglo XX. Cultura caracterizada por el pragmatismo, solidarismo y acción de la conquista de la ciudadanía, en la intención permanente del logro del reconocimiento público de la profesión por la sociedad gaucha.

Como conclusión, afirmamos que al largo de casi un siglo alcanzaron los ferroviarios del Río Grande del Sur grande parte de sus objetivos profesionales. Conquistados en la dedicación a la profesión, en las luchas reivindicativas, y, especialmente, por la capacidad de la implementación de acciones mutuas y las cooperativas perennes. De la misma manera, para ser haber organizado diligentes, movilizadas y militantes.

Sin embargo, al final de los años de la década del 1950 comenzó el reflujo profesional. Esto sí dio, entre otras razones, debido a la prioridad de los transportes auto viarios en el Brasil por los gobiernos nacionales, influenciado para los intereses internacionales, problemas de la gerencia de las compañías del ferrocarril y al miedo de la influencia comunista junto a este expresivo colectivo de trabajadores.

Palabras-llave:

Ferrocarrileros - Experiencias - Profesión - Trabajo - Mutualismo - Cooperativismo
- Huelga - Ausentismo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	25
1 TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL E A CRIAÇÃO DA V.F.R.G.S.....	51
1.1 Primeiras Ferrovias no Brasil.....	55
1.2 O Sistema Ferroviário no Brasil Meridional.....	71
1.2.1 O Capital Estrangeiro e as Estradas Pioneiras no Rio Grande do Sul...	78
1.2.2 A <i>Compagnie Auxiliaire</i> e a Interligação das Ferrovias Gaúchas.....	81
1.3 Os Espaços Ferroviários no Rio Grande do Sul.....	85
1.3.1 Santa Maria como Polo Ferroviário.....	91
1.3.1.1 O Parque Ferroviário.....	97
1.3.1.2 Os Bairros e Vilas Ferroviárias.....	104
1.3.2 As Ferrovias e o Desenvolvimento da Depressão Central.....	116
1.4 A Encampação Estatal da Rede Ferroviária Gaúcha.....	123
1.5 Reorganização Administrativa e Modernização da V.F.R.G.S.....	129
2 PRAGMATISMO PROFISSIONAL DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS.....	143
2.1 Os Ferroviários e as Concepções de “Classe”.....	145
2.2 Os Primeiros Tempos da “Profissão Ferroviária”.....	154
2.3 Percepções Sobre o Mundo do Trabalho na V.F.R.G.S.....	161
2.3.1 Práticas Laborais e Reivindicações Profissionais.....	168
2.3.1.1 O “Tempo” no Labor Ferroviário.....	173
2.3.1.2 Saúde do Trabalhador Ferroviário e a Caixa de Previdência.....	175
2.3.1.3 Outras Particularidades do Labor Ferroviário.....	179
2.3.1.4 Formas de Resistência Profissional.....	188
2.3.2 Cordatas Relações entre V.F.R.G.S. e seus Empregados.....	190
2.3.3 Conciliando Labor com Sobrevivência Familiar.....	199
2.3.4 Afirmação da Profissão.....	201
2.4 Primeiras Iniciativas Associativas dos Ferroviários no Rio Grande do Sul.....	205
2.4.1 O Associativismo Humanitário e Beneficente.....	210
2.4.2 Outras Iniciativas Mutuais Precursoras.....	222
2.5 Política no Meio Ferroviário.....	226
2.5.1 Influências Ideológicas e o Pseudo-Absenteísmo Político dos Ferroviários.....	234
2.5.2 O “Greivismo” como Principal Instrumento de Luta.....	239
2.5.3 O Assistencialismo e o Controle Estatal.....	246
2.5.4 O Anticomunismo entre os Ferroviários.....	251

3 SOLIDARISMO PROFISSIONAL COMPARTILHADO.....	267
3.1 A Cooperativa de Consumo dos Ferroviários (COOPFER)	272
3.1.1 Estrutura Patrimonial e Funcionamento.....	284
3.1.2 Gestão e Direitos dos Associados.....	292
3.1.3 Serviços de Amparo à Família Ferroviária.....	298
3.1.3.1 Fornecimentos nos Armazéns.....	299
3.1.3.2 A Instituição de Pecúlios.....	311
3.1.3.3 Serviços de Saúde e “Circulismo” Ferroviário.....	313
3.1.4 Diferenciais da Educação Elementar e Profissional.....	324
3.1.4.1 Diretrizes Gerais de Administração e Ensino.....	327
3.1.4.2 A Disseminação de Escolas de Ensino Elementar.....	333
3.1.4.2.1 Escolas Turmeiras: Mistas e de Alfabetização.....	334
3.1.4.2.2 As Campanhas de Alimentação e os Clubes Agrícolas.....	337
3.1.4.3 Escolas Profissionais de “Artes e Ofícios”.....	343
3.1.4.3.1 A Escola “Hugo Taylor”.....	344
3.1.4.3.2 A Escola “Santa Terezinha”.....	354
3.1.4.4 Os Congressos Pedagógicos.....	359
3.1.4.5 Alguns Resultados do Ensino no Meio Ferroviário.....	361
3.1.5 Recreação e Lazer.....	365
3.1.6 O Alquebramento Progressivo da COOPFER.....	375
3.2 Cooperativismo Ferroviário e o “Estado-Providência”	382
3.3 Outras Formas de Mutualismo no Meio Ferroviário.....	393
3.3.1 As Entidades de “Amparo Mútuo”.....	396
3.3.2 A Associação dos Ferroviários Sul Rio-Grandenses (AFSR)	401
4 CIDADANIA E VIVÊNCIAS POLÍTICAS.....	407
4.1 Enquadramentos Político-Ideológicos dos Trabalhadores da V.F.R.G.S... 408	
4.1.1 As Conjunturas Políticas e os Espaços de Cidadania.....	412
4.1.2 Os Ferroviários e o Trabalho.....	424
4.1.3 Os Ferroviários e o Comunismo.....	434
4.2 A Retomada dos Movimentos Paredistas.....	440
4.2.1 Articulações e os Apoios Políticos.....	443
4.2.2 A União dos Ferroviários Gaúchos (UFG)	452
4.2.2.1 Organização e Ações Políticas.....	454
4.2.2.2 A Significação das Greves de 1954 e 1957.....	462
4.2.2.3 Os Limites para a Atuação da UFG.....	482
4.2.2.4 As Mulheres e o Departamento Feminino da UFG.....	490
4.2.3 Os Ganhos Trabalhistas e Sociais.....	496
5 NOVA REALIDADE PROFISSIONAL.....	505
5.1 A Retração do Populismo e a Crise Ferroviária.....	509
5.2 A Federalização da V.F.R.G.S. em 1957.....	517
5.3 A “Classe Ferroviária” ao Final da Década de 1950.....	523
5.3.1 A Exaustão do Mutualismo Ferroviário.....	525
5.3.2 Labor e Pragmatismo Profissional em “Transição”	530

CONCLUSÃO.....	537
REFERÊNCIAS E OBRAS CONSULTADAS.....	545
FONTES E DOCUMENTAÇÃO SOBRE ASSUNTOS FERROVIÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL.....	564
ANEXOS.....	587

Lista de Siglas

AEVF	- Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul
AFARGS	- Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul
AFSR	- Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses
AIB	- Ação Integralista Brasileira
ANL	- Aliança Nacional Libertadora
ANPF	- Associação Nacional de Preservação Ferroviária
AR	- Aliança Republicana Socialista
BGS	- Brazil Great Southern
BNCC	- Banco Nacional de Crédito Cooperativo
CAP	- Caixa de Aposentadorias e Pensões
CAPFESP	- Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários e Servidores Públicos
COFAP	- Comissão Federal de Abastecimento e Preços
COMAP	- Comissão Municipal de Abastecimento e Preços
COOPFER	- Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul
CORSAN	- Companhia Riograndense de Saneamento
CIF	- Centro das Indústrias Fabris (do Rio Grande do Sul)
DAER	- Departamento Estadual de Estradas e Rodagem
DIEESE	- Departamento Intersindical de Economia e Estatística
DNEF	- Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNIT	- Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
DNSP	- Departamento Nacional de Saúde Pública
FAC-	- Federação das Associações Comerciais (do Rio Grande do Sul)

ICA	- Jewish Colonization Association
IFE	- Inspeção Federal de Estradas
JOC	- Juventude Operária Católica
LEC	- Liga Eleitoral Católica
Km3	- Oficinas da localidade “Otávio Lima” / Bairro – Santa Maria/RS
MUF	- Movimento Unificador Ferroviário
MUT	- Movimento Unificador dos Trabalhadores
PCB	- Partido Comunista Brasileiro
PRP	- Partido de Representação Popular
PR	- Partido Republicano
PSB	- Partido Socialista Brasileiro
PSD	- Partido Social Democrático
PSP	- Partido Social Progressista
PTB	- Partido Trabalhista Brasileiro
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SACEFF	- Serviço de Assistência e Cooperação Educacional à Família dos Ferroviários
SAPS	- Serviço de Alimentação da Previdência Social
SUDAM	- Cia. Sul Americana de Serviços Públicos S. A.
UDN	- União Democrática Nacional
UFB	- União dos Ferroviários Brasileiros
UFG	- União dos Ferroviários Gaúchos
UGT	- União Geral dos Trabalhadores
VFRGS	- Viação Férrea do Rio Grande do Sul

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objeto as experiências de trabalho e de cidadania dos trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), focalizadas especialmente no período compreendido entre os anos de 1898 e 1957. Nesse contexto temporal analisamos suas vivências sociais, políticas e culturais, no âmbito profissional da empresa VFRGS e na inserção que tiveram na sociedade gaúcha.

Considerando-se a historicidade de cada ferrovia brasileira e de seus trabalhadores, a escolha do tema traz como preocupação o resgate da significação da trajetória ferroviária do Rio Grande do Sul. E, de modo particular, da profissão ferroviária, porque as ferrovias e o labor¹ de milhares de trabalhadores ao longo de mais de um século foram elementos marcantes no desenvolvimento social, econômico e cultural do Estado sulino.

Como houve dispersão espacial dos membros desse grupo profissional em várias regiões do Estado do Rio Grande do Sul, tomamos como referência suas ações principalmente no município de Santa Maria, localidade que se tornou o mais importante centro ferroviário do sul do Brasil na primeira metade do século XX.

No momento em que se aprofundam os debates sobre os reflexos das mudanças advindas com a terceira revolução tecnológica, como decorrência das transformações dos sistemas de produção no mundo capitalista, o tema ganha enlevo. Isso, porque a profissão ferroviária outrora gerou milhões de empregos nos cinco continentes, mas que, gradualmente, foi perdendo sua importância nos países do terceiro mundo, em função da estagnação tecnológica dos transportes ferroviários e pela falta de investimentos públicos e privados nesse setor.

As referências históricas sobre o tema demonstram que os transportes ferroviários foram decisivos no progresso de muitas nações, incluindo-se entre elas as da América Latina. Entretanto, se existe uma produção historiográfica expressiva sobre a trajetória de constituição e devir das ferrovias e empresas concessionárias, com detalhamentos técnicos e operacionais, o mesmo não se pode dizer da história dos seus recursos

¹Tradução do termo inglês – “labour” -, originário do latim *labore*, bastante utilizado a partir do século XIX na documentação que trata da história brasileira, o qual tem o mesmo significado que “trabalho”.

humanos. No recorte da realidade ferroviária brasileira, e em especial do Rio Grande do Sul, isso ainda é mais perceptível.

Nesse sentido, nos propusemos a um esforço acadêmico e intelectual para obtenção de aportes de conhecimento necessários à pesquisa, através da prospecção empírica sobre o tema no Brasil e países da América Latina, como a Argentina, Uruguai, Chile e México, regiões que contaram com serviços ferroviários desde meados do século XIX e primeira metade do século XX. Como percepção inicial o estudo aponta que a preocupação principal daqueles que registraram a história ferroviária foi no sentido de preservação das informações institucionais. Já em relação à história profissional dos trabalhadores ferroviários, abarcando suas vivências de labor e cotidiano social, o tratamento foi superficial. Quando muito, aparecem relações políticas entre sindicatos ferroviários e governos instituídos.

Reconhecemos como muito positivas as produções historiográficas realizadas, e de forma alguma desejamos demonstrar soberba ou presunção, ao identificar lacunas existentes que nos levaram a interpretar o papel que o grupo profissional ferroviário teve nesse contexto, quando consideradas, por analogia, outras categorias profissionais do proletariado rio-grandense. Temos plena certeza que o tema é amplo, e, portanto, desafiador, ao focarmos o estudo preferencialmente no trabalhador ferroviário do Rio Grande do Sul.

Pela complexidade das relações havidas entre ferroviários e as empresas concessionárias, entre ferroviários e os demais setores populares, ferroviários e governos, e, também, com suas comunidades de vivência, não priorizamos o trato do objeto como uma “história vista de baixo”, e muito menos “vista de cima”. Certamente ela contempla as duas visões, e até mesmo uma história “vista de dentro”, pois adentra em diferentes estruturas políticas e sociais que caracterizam essas relações.

A história dos ferroviários brasileiros acompanha a sequência de acontecimentos mundiais que determinaram o surgimento da profissão no início do século XIX. Assim como ocorreu noutros continentes e na América Latina, a introdução dos transportes ferroviários no Brasil contribuiu para o reconhecimento público do conjunto das atividades que caracterizam os serviços ferroviários. Realidade a qual, no decorrer do tempo, propiciou as condições laborais da “profissão ferroviária”, bem como solidificou uma cultura de trabalho e vida social desses trabalhadores em diversas regiões do país.

Desse modo, ao longo dos anos, as experiências de trabalho e de sociabilidade dos ferroviários demarcaram aquilo que veio a caracterizar a existência de um “grupo profissional”. Isto é, um coletivo de trabalhadores voltados para execução de tarefas numa determinada atividade específica, que no caso em tela era no setor de transportes, o qual permanentemente interagiu na sociedade e que pode ser enquadrado como uma “comunidade ocupacional”².

Pela dimensão atingida pelos transportes ferroviários em todo o mundo, os trabalhadores acabaram alcançando certo status profissional, o qual gerou no interior desse grupo a expectativa de serem cidadãos de uma “classe social” exclusiva. Isso se demonstra, ao longo do tempo, porque conseguiram um nível de projeção como trabalhadores de um setor de atividade considerado essencial na dinâmica dos processos econômicos, do que resultaram suas diversas conquistas no âmbito laboral e social. Portanto, os ferroviários trilham o caminho histórico de gestação da profissão e sua auto identificação como personagens ativos na sociedade.

Por isso, consideramos que o estudo contribui para a ampliação da produção acadêmica, somando-se às iniciativas já existentes. Seja pela identificação e compilação de fontes, seja pela proposta de análise historiográfica que trata, no âmbito do histórico institucional da empresa ferroviária do Rio Grande do Sul, a participação laboral, social e política dos seus operários, nas conjunturas de seu funcionamento e dos acontecimentos da sociedade gaúcha e brasileira no período aludido³. Da mesma forma, projeta a possibilidade de ampliação dos estudos sobre outras realidades dos setores populares rio-grandenses, que vai além daquelas geralmente trabalhadas, como nos casos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, colocando em destaque os trabalhadores ferroviários num cenário de trabalho e de afirmação de cidadania.

Como objetivo geral do estudo, propomos compreender a trajetória desses trabalhadores da ferrovia sul rio-grandense centrando o foco de análise nas suas experiências de trabalho e de cidadania, consolidadas por esses personagens ao longo de mais de meio século, nos diferentes espaços aonde atuaram como servidores da VFRGS e como cidadãos no contexto da sociedade brasileira.

²Conforme destaca Horowitz (1985, p. 2), baseado em Graeme Salaman, ao analisar elementos da história dos trabalhadores ferroviários na Argentina.

³Nesse caso, baseados na constatação de Hobsbawm (1988, p. 26-33), procuramos contornar as “tentativas” acadêmicas no que se refere ao trato da história dos movimentos operários. Até porque, certos comprometimentos ideológicos dos anos 70 ou 80 do século passado, em parte deixaram de ser modismo.

No intuito de verificar os acontecimentos que deram origem à VFRGS, retrocedemos a abordagem ao século XIX. Visamos com isso situar a temática também nos seus primórdios, isto é, entre os anos de 1850 e 1898, época da implantação dos transportes ferroviários no Brasil e da formação das primeiras empresas concessionárias, incluindo-se aquelas que atuaram no Rio Grande do Sul. Por conseguinte, também foi o período das primeiras experiências de gênese da profissão e de atuação dos grupos profissionais nas estradas pioneiras.

Entre os motivos para a adoção do novo meio de transportes, pelo menos dois foram determinantes: a interligação ferroviária entre o litoral e o interior do Brasil, para propiciar o povoamento dos vazios demográficos, e com isso estabelecer formas de acesso e defesa às fronteiras terrestres; e, como difusor do desenvolvimento econômico junto às diferentes regiões alcançadas pela malha ferroviária⁴. Conforme essa perspectiva, o sul do país se constituía numa das regiões mais suscetíveis aos problemas fronteiriços, e possuía pouco destaque na economia nacional.

Logo, a Província do Rio Grande do Sul passou a ser o foco dessa atenção do Império pela sua proximidade com Uruguai, Argentina e Paraguai, nações consideradas à época inimigas do Brasil. Mereceu, por isso, um plano ferroviário que a interligava ao centro do país, cujas linhas férreas tiveram início em meados de 1870.

Nesse contexto da expansão do sistema capitalista, marcado que foi pela diversificação tecnológica dos processos de produção e pelas novas relações de trabalho, a adoção do transporte ferroviário passou a ser considerado um elemento estrutural de modernidade. Inclusive, visto como estimulador do avanço civilizatório em todo o mundo⁵, ao ter propiciado o desbravamento de fronteiras, a fixação populacional em vazios demográficos, a difusão de informações e, principalmente, por ter contribuído para a aceleração das relações econômicas no contexto da Revolução Industrial.

O mesmo pode ser percebido em relação a sua implantação no Brasil, e de modo particular no Rio Grande do Sul. A impossibilidade financeira do governo central e da província para executar e gerir tais empreendimentos determinou o repasse às empresas de capital nacional e estrangeiro a responsabilidade de construção, manutenção e

⁴Certamente, da mesma forma, para atender os interesses dos grandes fazendeiros que dominavam o cenário político e econômico nacional.

⁵Conforme a compreensão de autoridades governamentais, da imprensa e de intelectuais, da Europa, da América, e também do Brasil.

expansão da malha ferroviária rio-grandense, o que se deu através de sucessivos contratos firmados entre 1874 e 1920.

Entretanto, mesmo tendo havido brevidade de tempo na realização das obras, com o imediato funcionamento dos transportes, tal eficiência não foi demonstrada na prestação de serviços pelas empresas concessionárias. Embora afetadas por questões de ordem conjuntural, no que tange aos acontecimentos políticos e econômicos nacionais e internacionais, em especial pelas adversidades de guerras, revoluções ou troca de regimes políticos, outros fatores diversos afetaram a integridade de suas gestões.

Originada da reunião de vários empreendimentos ferroviários concretizados nas últimas décadas do século XIX, no ano de 1905 ocorreu a unificação da malha ferroviária estadual sob o gerenciamento de uma única empresa. Surgiu assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), cuja história institucional se desenvolveu em dois períodos distintos. No primeiro, entre 1905 e 1920, esteve sob a administração privada de belgas e norte-americanos através das companhias *Auxiliaire de Chemins du Fer au Brésil* e *Brazil Railway*. O segundo teve início em 1920 quando passou à condição de empresa estatal, sob administração do governo do Rio Grande do Sul, situação que perdurou até o ano de 1957.

Após muitos percalços sob gestão privada, ao assumir a administração da VFRGS o governo visou mudar completamente o seu perfil. A ideia era melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços através de ações planejadas, as quais pretendiam contemplar a revitalização e modernização da empresa. Também, entre outras prioridades, estava a intenção de modificar a situação em que se encontrava o quadro de funcionários, considerado naquele momento um coletivo desmotivado, indisciplinado e, principalmente, mal remunerado. Situações que eram determinantes das constantes paredes⁶ e reivindicações dos trabalhadores, as quais favoreciam a abertura de um flanco de ascendências ideológicas nos movimentos levados a efeito pelo pessoal da ferrovia. Panorama temido pelas elites econômicas, e que servia de alerta ao governo do Estado.

Desejando seguir à risca as orientações do ideário Positivista no campo social, pensaram as autoridades do Rio Grande do Sul suprir em definitivo tais carências. Para

⁶Termo utilizado ao longo da primeira metade do século XX no Brasil, o qual se referia às paralisações dos trabalhadores, isto é, o mesmo que greve.

tanto, trabalharam efetivamente com a perspectiva de “inclusão” dos ferroviários na sociedade caracteristicamente burguesa, o que na ótica desses trabalhadores seria o caminho para a gestação de uma “classe ferroviária”. Perspectiva que, no entanto, deve ser entendida como afirmação e reconhecimento do grupo profissional na sociedade onde atuavam, e não simplesmente o de gestação de uma nova classe social.

Ao que foi possível verificar, os ferroviários rio-grandenses alcançaram tal posição social, isso acontecendo tanto pelo modo involuntário quanto em função do resultado de suas lutas. Realidade perceptível ainda ao final do século XIX, quando começaram a tratar questões de trabalho relacionadas à vida comunitária. Com efeito, as exigências do campo de trabalho e suas condições de realização se davam muitas vezes em locais insalubres, ermos, em ofícios que exigiam longas jornadas, sujeitos às intempéries, exposição a doenças e destemperamentos dos patrões.

O contraponto se deu pelas atitudes de resistência e reação às adversidades desse cotidiano, o que motivou a busca da “dignificação” profissional e social. Tal posição acabou caracterizando o coletivo profissional no decorrer do século XX, o que ficou expresso por uma cultura especialmente calcada nas suas experiências mutualistas e cooperativistas, bem como nas atitudes de pragmatismo profissional.

Julgamos que o termo “dignificação” torna-se apropriado para a compreensão das conquistas profissionais e sociais alcançadas pelos ferroviários gaúchos na primeira metade do século XX. De acordo com Lídia M. V. Possas (2001), historiadora que originariamente utilizou esta expressão no estudo sobre as mulheres ferroviárias da “Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, sua preocupação foi perceber a relação disciplinadora entre autoridades ferroviárias e trabalhadores, por meio da “construção ideologizada do trabalho e a constante defesa da dignidade do homem”⁷.

No presente estudo propomos utilizá-lo com um nexos mais amplo, agregando também elementos da obtenção de dignidade através das condições materiais e culturais, necessárias ao exercício profissional e à sustentabilidade familiar desses trabalhadores. Condições que representavam ambientes saudáveis de trabalho, normatização de deveres e direitos, salários minimamente compatíveis às necessidades individuais e familiares, medidas de amparo mutual e assistencial, bem como lazer e recreação.

⁷Ibidem, p. 122.

Para compreender esse contexto em que se desenvolveu a trajetória dos ferroviários, os mapas que tratam da distribuição da malha férrea, estações e espaços da estrutura operacional das empresas concessionária nos dão uma dimensão ampliada do que realmente representou a história ferroviária para o Estado do Rio Grande do Sul⁸. Com a distribuição de linhas ao longo das zonas de produção, como sejam as regiões da campanha, fronteira sul e planalto, pode-se aquilatar as razões que levaram a população, as autoridades governamentais e a intelectualidade rio-grandense considerar a expansão ferroviária como o mais importante elemento de transformação da realidade interiorana rio-grandense na primeira metade do século XX. Para tanto, tornou necessária a formação de uma estrutura física e de pessoal bastante diversificada e complexa. Realidade que fez despontar diversas cidades como pontos estratégicos para o funcionamento do sistema ferroviário, como foram especialmente os casos de Santa Maria, Rio Grande, Cruz Alta e Cacequi.

No caso específico de Santa Maria, a cidade se transformou no decorrer dos anos num dos maiores e mais importantes núcleos ferroviários do Brasil. Além de concentrar os escritórios da *Compagnie Auxiliaire* - a empresa de capital belga que inicialmente gerenciou o funcionamento da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana -, foi a localidade que recebeu as principais oficinas de manutenção e depósitos de locomotivas e vagões da VFRGS, por ser uma região estratégica no entroncamento de linhas. Disso decorreu o intenso movimento de trabalhadores ferroviários na cidade, local que também contou com destacadas entidades sociais, culturais e econômicas organizadas por esse grupo profissional, as quais tiveram grande repercussão na comunidade gaúcha até meados do século XX.

Certamente noutras “cidades ferroviárias” poderemos encontrar documentação a respeito da história ferroviária rio-grandense, bem como dos seus trabalhadores. Mas, entendemos que a cidade de Santa Maria tem particularidades especiais, como no caso do cosmopolitismo, as quais pretendemos demonstrar no trabalho, sem com isso desmerecer as demais. Trata-se de uma opção metodológica⁹.

⁸Ver exemplo disso no mapa em Anexo “A”. Nota-se que a dispersão das linhas férreas em diferentes espaços do Rio Grande do Sul acabou se constituindo em fator decisivo de integração e progresso regional. Para entender a evolução da distribuição de linhas construídas no Rio Grande do Sul consultar o trabalho de Silveira (1998, Anexos II, III, IV e V).

⁹Outras pesquisas poderão contemplar uma visão comparativa ou complementar, de reforço da atuação dos ferroviários nas ditas “cidades ferroviárias” do Rio Grande do Sul, ou mesmo naquelas em que as empresas ferroviárias e seus trabalhadores tiveram determinada importância.

Como constatação preliminar, ponderamos que está em aberto o entendimento sobre as estratégias adotadas pelos ferroviários para conciliar projeção profissional com ganhos sociais efetivos. Se consideradas suas relações geralmente harmoniosas com a empresa VFRGS ao longo dos governos estaduais dirigidos por republicanos positivistas, trabalhistas e liberais, essa questão suscita outras, pois o reconhecimento profissional também pode ser aquilatado pela importância dos transportes ferroviários, do que teria advindo a valorização desses trabalhadores; ou pela força de mobilização permanente da categoria, tanto sob o prisma de seus interesses profissionais quanto sociais, o que geralmente acontecia como atitude autônoma, opinião emanada pelos próprios ferroviários, sem maiores interferências políticas externas; ou a efetiva ação de políticas públicas dos governos positivistas sul-rio-grandenses, depois complementadas por ações do estado de bem-estar social dos governos populistas, que conseguiram neutralizar em dose razoável os espaços de articulação dos ferroviários, a partir do atendimento de suas reivindicações básicas¹⁰.

Assim, o problema que propomos responder direciona-se para a negação dos ferroviários gaúchos sobre a politização de seus movimentos reivindicatórios, cuja intenção seria avançar pragmaticamente em conquistas sociais e obter no decorrer do tempo reconhecimento profissional. Afinal, como teriam conseguido tanta projeção profissional e social, em diferentes campos de atuação, que ao cabo de um século puderam superar a condição de simples proletários, passando a interagir nos espaços sociais de vivências da “classe média”?

Nesse sentido, a pesquisa pretende responder a seguinte questão: - O afirmado absentismo e alinhamentos políticos, bem como a priorização da construção de espaços autônomos das experiências sociais e políticas pelos trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no período entre 1898 e 1957, foram fatores determinantes para a consolidação do grupo profissional?

Como hipótese afirmativa, ao contrário de outros grupos populares rio-grandenses, no período 1898 e 1957, ponderamos que o reconhecimento profissional alcançado pelos trabalhadores ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul se deveu à capacidade de articulação no que dizia respeito às questões de trabalho,

¹⁰Atitudes do tipo clientelista não aparecem de forma declarada entre governantes e ferroviários, ou suas lideranças, conforme aquilo que Jean-François Médard coloca como *une relation de réciprocité* e *une relation de dépendance*, ao analisar o clientelismo como fenômeno social (In: Revue Française de Science Politique, 1976, Nº.1, V. 26, fev. 1976, p.103-131).

mutualismo e assistencialismo, o que, contudo, não caracteriza absenteísmo político da categoria.

Em contraponto, referimos duas hipóteses negativas. A primeira é de que o não alinhamento político e ideológico dos trabalhadores ferroviários, no período aludido, dificultou a consolidação da profissão ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul. A segunda é de que o não alinhamento político e ideológico dos trabalhadores ferroviários aos governos estabelecidos ou às ideologias e partidos, foi empecilho para que construíssem espaços autônomos de atuação social e política no seio da sociedade sul-rio-grandense.

O enfoque teórico combina, então, conhecimentos empíricos e científicos da ciência história. Empírico devido à documentação analisada que diz respeito às companhias ferroviárias e às entidades organizadas pelos trabalhadores, bem como matérias complementares. Científico no que diz respeito à produção historiográfica existente, específica e correlata ao tema, pois, como concebe Braudel, a história não é um bloco monolítico. O conhecimento produzido pela ciência tem movimento e espessura, e trata informações em abundância¹¹.

Mesmo assim, julgamos todos os fatos focalizados como relevantes, sem, contudo, considerá-los apenas como “novos problemas para análise”, de acordo com a concepção de Jacques Le Goff, pois trazem consigo particularidades de uma temática até aqui pouco explorada cientificamente, como nos foi possível perceber. Isso seria, por exemplo, os detalhes da educação, alimentação ou da higiene dos trabalhadores ferroviários gaúchos, ou mesmo suas preferências políticas, recreativas e desportivas, etc.

Percorremos caminhos da política, da economia, da antropologia e da sociologia, para chegarmos a uma síntese histórica, o que na ótica de Chartier (1990, p. 16-17) visa “identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada, dada a ler”. Isso porque, “as estruturas do mundo social não são um dado objetivo, tal como o não são as categorias intelectuais e psicológicas – todas elas são historicamente produzidas pelas práticas articuladas (políticas, sociais, discursivas) que constroem suas figuras”¹².

¹¹Citado por Tétart (2000, p. 109).

¹²Idem, 1990, p. 27.

Na sua globalidade, a história elaborada sobre a VFRGS, e dos elementos que tratam das experiências que fazem parte ou afetam a vida dos trabalhadores ferroviários, tem predominantemente uma atenção sobre seus detalhes políticos.

Como suporte metodológico buscamos especialmente em Pierre Bourdieu contribuições para verificarmos a gama de acontecimentos que demarcam a trajetória da história ferroviária no Brasil, e de modo particular no Rio Grande do Sul, centrando-se especial atenção nas experiências dos trabalhadores ferroviários como cidadãos que atuaram profissionalmente na VFRGS, e que influíram sobremaneira nos espaços comunitários onde atuaram.

Por isso no decorrer do trabalho faremos recorrências especialmente a termos como “campo” e “capital”, além de focalizarmos com mais acuidade os “espaços sociais” de maior significação, ocupados, ou nos quais interagiram os ferroviários com outros atores sociais. O “campo” diz respeito especialmente ao contexto de ação no trabalho ferroviário e suas inter-relações políticas, econômicas, culturais e sociais. O “capital” vem a ser toda a capacidade demonstrada no labor ferroviário e como isso repercutiu na vida dos ferroviários em termos de prestígio e reconhecimento social.

E, se por um lado os “espaços” ferroviários no Rio Grande do Sul podem ser interpretados como significativos, desde a dimensão territorial alcançada pelas ferrovias ou pelas suas influências indiretas, por outro os “espaços” de atuação, como foram entre outros os do âmbito profissional, mutual, cooperativista e comunitário demarcam uma história popular bastante importante.

Sem dúvidas, os “capitais” - social e político - reunidos pelos ferroviários em suas vivências cotidianas no tempo estudado devem ser tratados com o toda a cautela, de modo particular na construção da narrativa histórica. Tal cuidado decorre da dispersão espacial desses atores ao longo de diversas regiões do Estado do Rio Grande do Sul. Mesmo que tenham peculiaridades comuns nas suas experiências de vida comunitária e profissional, com certas tradições sendo perpetuadas pelas experiências que compartilharam no labor, nas práticas de autoajuda, no lazer, na vida familiar e nas mobilizações políticas que engendraram, na prática nunca houve um corpo profissional ferroviário compacto, homogêneo em ideários e ações.

A visão de “unidade” de classe ou profissional, em verdade, sempre foi uma aspiração almejada no dia-a-dia, mas quase nunca alcançada na sua totalidade. Porém, ao contrário de outros segmentos populares, se analisado tal período, conseguiram os

ferroviários, a par dos muitos obstáculos que enfrentaram, o fortalecimento do grupo profissional no campo de atuação na VFRGS e nos vários espaços de vivências na sociedade gaúcha. Em síntese, conseguiram obter dignidade profissional e reconhecimento como trabalhadores de um setor estratégico para o progresso rio-grandense.

Tratamos a relação existente entre experiências profissionais e sociais como uma dualidade que o grupo profissional historicamente expressou, por sua organização, capacidade de mobilização e luta na busca de melhores condições de trabalho e vida familiar. Para tanto percorremos um período de média duração, em que buscamos nas diferentes conjunturas nacionais os elementos de ordem econômica, social e política. Elementos que, de uma maneira ou de outra, influíram no devir institucional da VFRGS e, por conseguinte, no cotidiano dos seus trabalhadores. Através da identificação e controle da documentação empírica, apoio de depoimentos orais e narrativas pessoais¹³, bem como e produção historiográfica específica ou correlata, problematizamos o objeto enfocado.

Nesse sentido, a pesquisa se justifica pela exiguidade de trabalhos científicos existentes sobre o tema, e também porque a produção historiográfica sobre ferrovias e aspectos pertinentes à vida dos trabalhadores ferroviários no Brasil é regionalizada. No caso particular do Rio Grande do Sul são ainda mais raras tais produções, em que praticamente não têm destaque os estudos sobre a VFRGS¹⁴.

Muito menos, não encontramos incluídas na maioria desses trabalhos a identificação de determinadas fontes, importantes por conterem informações sobre os diversos assuntos ligados ao tema principal. Verificamos, entretanto, serem bem numerosos e significativos esses documentos, ainda que disponíveis de forma esparsa e não organizados em termos de arquivamento. Situação essa semelhante à referida por Petersen (2001), em seu recente trabalho sobre a história das lutas e constituição das organizações operárias no Rio Grande do Sul. Ou, mesmo em trabalhos publicados há

¹³Aproveitando-se especialmente depoimentos de ferroviários residentes na cidade de Santa Maria, encontrados na obra “**Memória Cidadã: Vila Belga (2002)**”; relatos informais de dirigentes de entidades ferroviárias em funcionamento; pessoas que tiveram ligações familiares ou profissionais com os ferroviários de Santa Maria; e um questionário aplicado a 10 ferroviários residentes em Santa Maria, com perguntas sobre as experiências profissionais, sociais e políticas individuais ou do coletivo profissional que abarcam parte do espaço temporal abrangido pela pesquisa.

¹⁴No âmbito da historiografia brasileira apenas encontramos pesquisas acadêmicas, as quais tratam circunstancialmente sobre a situação laboral de trabalhadores ferroviários, como no caso das realidades de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

mais tempo, como os de Simão (1966), Pinheiro e Hall (1979), Corgozinho (1989) e Fortes (1999).

Assim, organizamos inicialmente o rol de fontes primárias sobre as ferrovias brasileiras. O fizemos com a intenção de especificar todos os materiais disponíveis e/ou acessíveis para o estudo do objeto em apreço, com ênfase nos documentos inéditos. O maior destaque é dado aos materiais sobre a história ferroviária do Rio Grande do Sul¹⁵.

Devido à existência de obras complementares relacionadas ao estudo, e de uma diversificada documentação, optamos em classificar as fontes em quatro tipos. O primeiro compõe-se especialmente dos “atos governamentais e legislativos”, ou seja, a produção normativa, tratando sobre estradas de ferro, recursos humanos, medidas de suporte aos diferentes sistemas ferroviários e posições políticas sobre o desenvolvimento ferroviário brasileiro.

O segundo grupo reúne a documentação levantada sobre as empresas ferroviárias que atuaram no Rio Grande do Sul, composto por materiais administrativos tais como “relatórios”, “contratos”, “balanços”, “atas” e “circulares”. É um material amplo e diversificado que possibilita inferências sobre o detalhamento técnico e operacional dessas empresas, em especial os da VFRGS após 1920.

O terceiro grupo diz respeito à produção historiográfica específica e correlata ao tema pesquisado - acadêmica e empírica -, incluindo-se os relatos orais e escritos dos ferroviários. E, por fim, o quarto grupo é constituído de materiais iconográficos, artigos de jornais e revistas e a documentação das entidades ferroviárias gaúchas. O material sobre as entidades, mesmo que encontrado esparsamente, foi fundamental para o estudo do cotidiano desses trabalhadores, com ênfase maior naquelas que funcionaram na cidade de Santa Maria.

Em geral, essas fontes podem ser consideradas oficiais, pois foram emitidas por poderes governamentais e legislativos, empresas concessionárias dos serviços de transportes e pelas entidades sociais fundadas pelos ferroviários. A exceção de alguns artigos de jornais, depoimentos orais e correspondências de pessoas da comunidade, o

¹⁵Sendo, por exemplo, entre outros materiais inéditos em trabalhos acadêmicos, os Relatórios da COOPFER (diversos anos); documentação da Câmara de Vereadores de Santa Maria; documentação de diversas entidades organizadas pelos ferroviários (associações mutuais, sociais e desportivas).

restante do material tem essa conotação¹⁶. Por isso, nosso contraponto analítico está baseado em conhecimentos científicos constantes em obras especializadas.

Observou-se, entretanto, que o material produzido pelos próprios trabalhadores é exíguo, e trata de suas entidades assistenciais, recreativas, desportivas e políticas, como foi entre outras a “União dos Ferroviários Gaúchos”. Constitui uma documentação significativa, a qual permitiu o conhecimento e a compreensão sobre muitos elementos de suas experiências sociais e políticas. Entretanto, nesses materiais não encontramos evidências de um “discurso” político próprio das posições assumidas pelos ferroviários, apenas os encaminhamentos que deram às rotinas de funcionamento das entidades organizadas pelo grupo profissional.

Na produção historiográfica sobre as ferrovias do Rio Grande do Sul o trabalho precursor¹⁷, centrado num viés de análise da história política, é a pesquisa da historiadora Luiza Helena S. Kliemann intitulada “A ferrovia gaúcha e as diretrizes de *ordem e progresso*”, do ano de 1976¹⁸. Também, entre outros estudos sobre ferrovia e trabalhadores ferroviários desenvolvidos no Brasil destacamos os de Harres (1996), Lima (1998), Lemos (2000), Pelegrina (2000), Possas (2001) e Mello (2002). Pesquisas que tratam de aspectos culturais do trabalho e da vida social do contexto ferroviário, como as questões da disciplinarização, de imaginário, de memória e identidade, elementos que fazem parte da cultura de “ser trabalhador ferroviário”.

Nos últimos anos ampliou-se a produção historiográfica, pois nos principais centros ferroviários brasileiros, como sendo Rio de Janeiro e São Paulo, estão sendo desenvolvidos projetos institucionais visando o levantamento da história das Estradas de Ferro “Central do Brasil”, “Paulista” e “Noroeste”, entre outras. Estes projetos visam

¹⁶Em função da *crítica de restituição* (Cf. Cardoso, 1994, 56), como norma de apresentação das citações, procedemos adotar uma atualização ortográfica sempre que possível. Para tanto, procuramos corrigir os principais erros de grafia, desde que não provocassem alteração de concordância e pontuação, respeitando sempre a ideia expressa pelo autor e/ou documento. Contudo, teremos entre outras, diferentes versões de grafias, como, por exemplo, acontecem com: “rio grandense”, “rio-grandense”, “riograndense”, “sul-rio-grandense”, “santamariense”, “santa-mariense”, Cacequi, Cacequy, V.F.R.G.S., VFRGS, etc.

¹⁷Até é possível que existam outros, como, por exemplo, encontramos um intitulado “O Movimento Unificador Ferroviário e a greve na Viação Férrea do Rio Grande do Sul em fevereiro de 1946”, disponibilizado em folheto de 33 páginas, sem a identificação do seu autor.

¹⁸Dissertação de Mestrado em História da PUC/RS. Conforme artigo da Revista Estudos Ibero-americanos (1977, v.3) a temática enfoca a fase de organização da ferrovia gaúcha, considerando o período de 1905 a 1920, cujo objetivo principal é abordar a “problemática ferroviária e abrir caminho para a pesquisa contemporânea da História do Rio Grande do Sul”. A pesquisa trata de questões como as dificuldades administrativas do gerenciamento do transporte ferroviário gaúcho, as necessidades econômicas e estratégicas do Estado em relação ao transporte ferroviário e as questões de ordem ideológicas – positivismo e anarco-sindicalismo -, e em especial a preocupação com as atitudes e objetivos do Estado em relação à crise dos anos iniciais do século XX.

retratar acontecimentos, questões de gênero e aspectos técnicos sobre ferrovias e ferroviários¹⁹. Contudo, na produção historiográfica brasileira mais recente não encontramos estudos específicos sobre a ferrovia gaúcha que abranjam o período proposto nessa tese²⁰. Apenas alguns poucos trabalhos apresentam certa similitude ao tema, porém tratando de realidades de outros Estados do Brasil.

Entre essas pesquisas destacamos “Pelos Caminhos da Maria Fumaça – O trabalhador Ferroviário: formação e resistência pelo trabalho”, de Batistina Maria de Souza Corgozinho²¹, que se propõe a reconstituir o processo de implantação das ferrovias em Minas Gerais no final do século XIX e sua influência sobre a cidade de Divinópolis, no centro mineiro. Trata igualmente das relações capitalistas de produção na região, já nas primeiras décadas do século XX, situando o ferroviário como trabalhador assalariado e suas lutas em prol de melhorias de condições de vida. No plano político, salienta a participação do Partido Comunista e das mulheres de ferroviários na sustentação de movimentos grevistas.

O estudo intitulado “Trabalho e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista – 1890/1926”, de autoria da historiadora Célia Rocha Calvo²² verifica na Companhia Paulista de estradas de ferro a relação empresa-trabalhador, com destaque às questões normativas do trabalho e formas de amparo aos ferroviários, através das cooperativas, sociedades beneficentes e caixas de aposentadorias e pensões. A base documental são depoimentos dos ferroviários e relatórios da empresa, mas quanto à parte assistencial o assunto não é analisado em profundidade.

Por sua vez, o trabalho “A formação da classe ferroviária: identidade e cultura na construção do ideário nacional”, de autoria de César de Miranda Lemos²³, enfoca elementos da identidade profissional e cultural do ofício ferroviário, numa perspectiva de longa duração, analisando a construção do signo da classe ferroviária. É um estudo elaborado de acordo com a proposta metodológica da Nova História Cultural, em que o autor procura demonstrar como os ferroviários cariocas construíram uma cultura

¹⁹Outra iniciativa bastante difundida, não acadêmica, são os *sites* ferroviários na Internet que tratam de variados assuntos, tais como levantamentos de bibliografias, fotos, ferromodelismo, etc.

²⁰Conforme consulta feita no banco de dados da Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) - produção acadêmica brasileira entre os anos de 1989 e 2004.

²¹Produzida na Universidade Federal de Minas Gerais, na Área de Educação. É uma Dissertação de Mestrado defendida em 1989.

²²Produzido na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, na área de História. É uma Dissertação de Mestrado defendida em 1994.

²³Produzido na Universidade do Estado do Rio de Janeiro, na área de História. É uma Dissertação de Mestrado defendida em 2000.

ferroviária ao longo de anos, e como rapidamente ocorreu a transformação da mesma, com a decadência do setor no Rio de Janeiro.

O mesmo se pode afirmar em relação à pesquisa denominada “O Trem em Camocim: Modernização e Memória”, de autoria de Cid Vasconcelos de Carvalho²⁴, que destaca o impacto econômico e cultural que a Estrada de Ferro de Sobral teve na zona norte cearense. Sobretudo na cidade de Camocim, onde o trem é analisado como elemento de modernização, um ícone da memória entre os ferroviários. Considera, também, a presença comunista no município e faz relação do trem como símbolo de modernidade a partir da sua encenação no cinema.

Já trabalhos mais recentes, que apresentam certa relação ao tema focalizado nessa tese, são “O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria/RS”, de autoria do arquiteto Luiz Fernando da Silva Mello²⁵; “*A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil* e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul”, de Caryl Eduardo J. Lopes²⁶; “TRABALHO, FERROVIA E MEMÓRIA: A experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário”, de Paulo César Inácio²⁷; “Entre trilhos e sob rodas – racionalização, disciplinarização e resistências – Rio Grande do Sul (1920-1949)” de autoria da historiadora Silvana Grunewaldt Hillig²⁸.

O primeiro se propõe avaliar a importância do imaginário social nos aspectos teóricos e conceituais do espaço. Para isso, o autor percorre os processos da formação da cultura de um espaço social na cidade de Santa Maria/RS, situando-a como centro ferroviário que possibilitou a formação de um imaginário peculiar em sua população, graças a imagens e símbolos da história ferroviária local. Esse imaginário se projeta a partir de espaços e construções típicas do trabalho, do lazer e das moradias dos ferroviários. O segundo trata da relação entre a *Auxiliaire* e Santa Maria, no que diz respeito aos aspectos urbanos e arquitetônicos do período entre 1885 e 1920, com destaque ao estudo sobre a “vila Belga”.

O terceiro se valeu de entrevistas com elementos componentes de famílias de “turmeiros” da “Estrada de Ferro Goiás”, sobre suas experiências de trabalho entre os

²⁴Produzida na Universidade Federal do Ceará, na área de Sociologia. Dissertação de Mestrado defendida em 2001.

²⁵Produzido na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na área de Planejamento Urbano e Regional. Dissertação de Mestrado defendida em 2002.

²⁶Tese defendida na Universidade Politécnica da Catalunha (UPC), cidade de Barcelona, na área de Arquitetura, no ano de 2003.

²⁷Produzido na Universidade Federal de Uberlândia. Dissertação de Mestrado defendida em 2003.

²⁸Tese defendida em março de 2005 na PUC/SP, no Curso de Doutorado em História Social.

anos de 1950 e 1970. Ao trabalhar com o “campo das memórias possíveis” o autor analisa aspectos da vida familiar e cotidiano de trabalho na via permanente e as mudanças ocorridas a partir de 1957, quando a ferrovia foi federalizada. Já o terceiro procurou resgatar a experiência de trabalho na VFRGS, a partir da introdução de práticas racionalistas (reorganização do labor e introdução do discurso técnico-científico) na empresa, do que resultou tensões e resistências (representações sociais) por parte dos trabalhadores (requalificação de saberes e hábitos de trabalho).

Outros trabalhos acadêmicos, como os de Garcia (1992), Delgado (1994), Bizelli (1998), Manfrim Júnior (1998), Bonotto (2003) e Pablo Lima (2003) tratam de aspectos históricos do tipo previdenciário, econômico e de modernidade sobre a ferrovia e os ferroviários no Brasil, mas, considerados seus resumos publicados, optamos por não os utilizar como fontes, apenas referindo-os como tal. Nesse sentido, ainda a ser destacada a pesquisa de Perez (1998), que apresenta uma contribuição importante em relação à utilização de fotografias como fontes para o resgate da história e para construção de narrativas, na qual o autor toma imagens da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER) para elaboração de sua proposta temática.

Em Santa Maria, ainda que tenha sido um importante polo ferroviário, nos deparamos com a exiguidade de fontes sobre a história ferroviária local, e praticamente a inexistência de produções com informações sobre o cotidiano dos trabalhadores desse setor. O tratamento dado ao tema é superficial, realizado por pesquisadores autodidatas, como no caso dos precursores João Belém (2000), João Daudt Filho (1949) e Romeu Beltrão (1979), os quais tinham por preocupação construir uma história do tipo geral, da cidade e de seus habitantes. Somente em certos momentos dos relatos apresentavam pontos que julgavam mais significativos, pertinentes aos assuntos ferroviários e aos trabalhadores da ferrovia, como no caso de reconhecer a importância da Cooperativa dos Empregados e suas meritórias ações na área educacional.

Também deve ser salientado que essa escassa produção cobre o período do início da história de Santa Maria nos séculos XVIII e XIX, e praticamente encerra-se nos anos 40 do século XX. Entretanto, são trabalhos que têm a sua relevância, como poderemos ver na sequência dos primeiros capítulos da tese. Somente mais tarde, nos anos 90 surgem novas publicações sobre a história local. Contudo, baseadas nos trabalhos já referidos e numa resenha específica da história ferroviária publicada na

década de 1980, de autoria de Antônio Isaia²⁹. Das poucas que fogem à regra está o trabalho de Marchiori e Noal Filho (1997), que apresenta relatos de viajantes que visitaram a cidade, de onde é possível recolher muitas informações.

A exceção fica por conta da documentação empírica sobre a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER), material muito importante para o estudo³⁰, e que se encontra em fase de preservação e organização. Já o mesmo não se pode afirmar em relação às outras entidades associativas e mutualistas dos ferroviários gaúchos, cujas fontes documentais são exíguas³¹.

Em relação aos demais núcleos ferroviários do Estado do Rio Grande do Sul, pela impossibilidade de garimpar a documentação, tal qual fizemos na cidade de Santa Maria, priorizamos a utilização do material disponível no Museu do Trem, situado na cidade de São Leopoldo, que preserva uma documentação expressiva do setor administrativo e operacional da antiga VFRGS. No local, além de outros materiais de transporte, foi reunida uma grande parte do espólio documental da rede ferroviária gaúcha. A análise desse material permite a inferência sobre diversas questões em relação aos recursos humanos da ferrovia. Desde aqueles mais gerais, como folhas individuais de registro dos dados pessoais³², até os quadros de pessoal e das diferentes funções exercidas pelos ferroviários, bem como relatórios anuais tratando da administração geral da VFRGS, com destaque ao “pessoal” e suas entidades associativas e recreativas.

Da mesma forma, pela sua importância, também escolhemos trabalhar a documentação da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR), entidade que ainda funciona com bastante vigor, e que se constituiu na maior associação de assistência aos ferroviários do Estado depois da COOPFER, mas que também teve seu acervo documental comprometido nos períodos de ditadura.

Por outro lado, na historiografia rio-grandense verificamos poucas referências sobre os trabalhadores ferroviários ou mesmo sobre a VFRGS. Estas aparecem em trabalhos produzidos sobre a história operária gaúcha ou sobre economia e sociedade, e tratam principalmente dos anos iniciais da República, como são as obras de Bodea

²⁹In: **Santa Maria – Livro Guia Geral** (1983).

³⁰Como exemplo dos Estatutos e Atas de fundação (Ver exemplos em Anexo “B”).

³¹Por estarem dispersas ou por terem sido destruídas, como ocorreu com a documentação da Caixa de Aposentadorias e Pensões (CAP), cujos processos foram queimados em determinada ocasião, segundo depoimento informal do advogado Homero Braga (falecido em 2004), que atuou junto a esse órgão federal.

³²Fichas manuscritas que aparentemente não trazem muitas luzes ao estudo, pois geralmente apresentam informações mínimas de assentamento dos funcionários nas empresas.

(1980), Dacanal e Gonzaga (1979), Diehl (1990), Fortes (1999) e Petersen (1992³³; 2001). Nesses trabalhos, que não são específicos sobre história ferroviária, geralmente aparecem pequenos relatos sobre as mobilizações dos ferroviários³⁴, seja por interesses associativos ou pelos reivindicativos, em que desponta a força que o coletivo possuía no exercício das atividades estratégicas de transportes.

Outros estudos, estes considerados mais pontuais, mas que não se aprofundam no conhecimento da temática em questão, são os trabalhos acadêmicos do tipo monográfico, produzidos em instituições de ensino superior do Rio Grande do Sul, como no caso são os exemplos de Maciel (1980), Cassel (1981), Figueiredo (1986), Silveira (1998) e Petry (2000).

Se exígua é a produção historiográfica brasileira em relação ao tema focado na tese, o mesmo é possível afirmar do restante da realidade da América Latina. Encontramos poucos trabalhos específicos sobre história laboral, cotidiano social ou questões de gênero tratando dos trabalhadores ferroviários³⁵.

No primeiro capítulo trabalhamos com os elementos de ordem política e econômica que determinaram a implantação do transporte ferroviário no Brasil, e, por conseguinte, no Rio Grande do Sul. Com o título “TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL E A CRIAÇÃO DA V.F.R.G.S.” propomos contextualizar a história do transporte ferroviário no país, no intuito de compreensão das razões que levaram a construção das diferentes malhas ferroviárias.

Entre elas, direcionamos o foco de análise para a criação e funcionamento da VFRGS, na perspectiva de seu progresso como empresa administrada de forma privada e estatal. Para tal, entre outros possíveis de existirem, nos valem do aporte bibliográfico dos autores que se dedicaram ao tema até o presente momento, como no caso de Amaral (1970), Axt (2001), Brito (1944)³⁶, Calvo (1994), Cid Carvalho (2001), Corgozinho (1989), Cunha (1909), Dias (1986), Galvão (1944)³⁷, Harres (1996), Isaia (1983)³⁸, Kliemann (1977), Luca (1986), Possas (2001), Ransolin (1999) e Silveira (1998). Autores que apresentam informações sobre a implantação e expansão das

³³ Com a coautoria de M. Elizabeth Lucas.

³⁴ O principal destaque é dado à participação dos ferroviários na greve de 1917.

³⁵ Ao contrário, na maior parte dos países latino-americanos a produção sobre história institucional também é expressiva, situação semelhante à do Brasil.

³⁶ In: **Revista Ferroviária**.

³⁷ Idem.

³⁸ In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**.

ferrovias no país, com destaque aos acontecimentos da fase das concessões privadas, e alguns com redução ao foco da história da VFRGS.

Nesse capítulo, com o intuito de dimensionar os espaços ocupados pelos ferroviários no Rio Grande do Sul, identificamos elementos que caracterizaram a vida desses trabalhadores nos ditos “núcleos ferroviários”. Entre eles centramos a prospecção de informações sobre o de Santa Maria, por ter esta cidade concentrado a estrutura principal de funcionamento da VFRGS, e por isso se constituído no maior campo de vivências sociais e políticas dos ferroviários gaúchos. Assim, para tratar dessa realidade, buscamos o aporte bibliográfico nas obras de Belém (2000), Beltrão (1979), Isaia (1983)³⁹, Machado (1982) e Marchiori e Noal (1979), e trabalhos complementares tais quais os de Dias (1996), Kliemann (1977), Pesavento (1994) e Possas (2001). Já através de informações orais, reunidas em depoimentos documentados em questionário e na obra “Memória Cidadã: Vila Belga” (2002) fizemos o cruzamento com o material disponível na Câmara de Vereadores de Santa Maria, através da análise da documentação composta por “atas” e “correspondências”⁴⁰.

Para verificar os fatores determinantes do processo de estatização da ferrovia gaúcha foi necessária uma prospecção da situação histórica anterior, cujo suporte documental, entre outros, são os Relatórios da VFRGS e alguns trabalhos como os de Amaral (1970), Kliemann (1977) e Dias (1986). Já em relação à reorganização administrativa da empresa na década de 1920, bem como as medidas visando sua modernização, tomamos como referência a documentação emitida pela própria VFRGS, Legislação Federal e notícias veiculadas em alguns periódicos da imprensa do Rio Grande do Sul.

No segundo capítulo trabalhamos o histórico da formação, organização e atuação profissional dos trabalhadores ferroviários gaúchos, considerando-se os elementos típicos que caracterizaram o perfil do trabalhador ferroviário e da formatação da “profissão ferroviária”. O capítulo tem como título “PRAGMATISMO PROFISSIONAL DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS”, o qual apresenta aspectos da dinâmica do labor ferroviário, destacando as precariedades iniciais do exercício da profissão. Precariedades que foram determinantes para as pioneiras iniciativas de associativismo

³⁹ Idem.

⁴⁰ Cruzamento de informações que serviu para retificar e ratificar informações controversas percebidas na documentação escrita, bem como para acrescentar outras, como as experiências de personagens que atuaram profissionalmente na VFRGS por determinado período, geralmente superior a trinta anos.

mutual entre esses trabalhadores, além de incentivarem a expressão política da categoria por meio do “greivismo” e do anticomunismo. Este pragmatismo ferroviário deve ser visto como um modo de pensar e também de atuar na conquista de objetivos definidos pelo grupo profissional.

Até pelo menos metade da década de 1920 os ferroviários trabalharam no sentido de organização e fortalecimento das suas instituições associativas de caráter beneficente, com o propósito de obter condições de amparo ao coletivo profissional. Nessa fase, a percepção que tinham do mundo do trabalho acompanha a realidade do contexto brasileiro, e assim se concebiam como “operários da V.F.R.G.S.”⁴¹. Após essa data iniciou o período de cooptação consentida, quando foi intensa a interação com os governos instituídos. Mas, também de significativas melhorias nos seus diferentes campos de atuação.

Através da Lei Elói Chaves de 1923 os ferroviários brasileiros conquistaram a primeira legislação de amparo social, específica para o grupo profissional, medida que retirava da iniciativa privada parte do ônus de *assistência* aos trabalhadores ferroviários⁴² [grifo meu]. Nesse momento, conforme dispunha a lei, surgiram as Caixas de Aposentadorias e Pensões (CAPs) que vieram a se somar às antigas “Caixas de Socorros”, então os únicos meios de amparo a esses trabalhadores.

Para tratar desses assuntos utilizamos prioritariamente a documentação das entidades fundadas pelos ferroviários no Rio Grande do Sul. Já para as considerações teóricas nos valem, entre outros, dos trabalhos como os de Bilhão (1996), Bourdieu (2002), Calvo (1994), Carone (1976; 1989), José Murilo de Carvalho (2001), Fausto (2000), Fortes (1999), Lemos (2000), Marçal (1985), Pesavento (1994), Petersen (1997, 2001), Petersen e Lucas (1992), Pinheiro e Hall (1979) e Thompson (2002).

Os trabalhos de Pierre Bourdieu contribuem para a compreensão teórica dos “espaços sociais”, enquanto os demais situam o movimento operário brasileiro e sul-riograndese, da fase imperial às primeiras três décadas da República, tratando das condições de vida, organização profissional e lutas de afirmação de cidadania dos trabalhadores. Como contraponto, buscamos em E. P. Thompson as experiências dos

⁴¹Conforme redigiam na abertura do Livro de Atas da primeira entidade beneficente ferroviária, fundada na cidade de Santa Maria/RS, no ano de 1903.

⁴²De acordo com Calvo (1994, p. 102-103), essa decantada lei trabalhista visava atender especialmente o empresariado, repassando os custos previdenciários aos trabalhadores e ao Estado, da assistência por invalidez, aposentadoria ou morte. Inclusive, o próprio autor da lei e seus familiares seriam beneficiados com a sua adoção, por possuírem negócios no setor de concessões ferroviárias.

trabalhadores ingleses dos séculos XVIII e XIX, por terem sido eles os precursores da politização dos movimentos sociais no contexto do capitalismo industrial, com destaque às suas experiências cotidianas. Do que resultou certa “cultura” de mobilização e resistência nos espaços laborais, a qual também foi típica entre os ferroviários do Rio Grande do Sul.

Já a partir dos anos 30, com o processo de transição política no Brasil, num momento de avanço da urbanização e industrialização, a situação do operariado sofreu mudanças pontuais importantes. A começar pelas possibilidades de organização sindical, e, após, com a obtenção de leis de amparo trabalhista. Parece ser a partir desse momento, com as ações do “estado de bem-estar social” do governo de Getúlio Vargas, que os trabalhadores ferroviários já valorizados profissionalmente começam a se reconhecer⁴³ como uma “classe” social, distinta em relação às demais da sociedade brasileira.

Em relação a essa nova situação do operariado brasileiro, encontramos em autores como Antunes (2003), Carone (1991), José Murilo de Carvalho (2001), Gomes (1988), Lucas (1981), Máximo (1979), Petersen (2001), Sader (1993), Silva (1999), Simão (1966) e Singer (1985), informações e reflexões sobre a formação de uma “classe operária” no Brasil. Bem como o seu comportamento após 1930, atrelada à ideia do protecionismo do Estado, que através de seus governantes e da própria burguesia nacional via na massa emergente dos setores populares um sério risco de abalo social. Reflexões que também contemplam os trabalhadores ferroviários. O contraponto historiográfico, considerando-se outras realidades na América Latina, buscamos em Horowitz (1985), Thompson (1994) e Casal e Llanos (2004).

Julgamos que no capítulo uma contribuição acadêmica importante é o tratamento dado ao pioneirismo das ações mútuas dos ferroviários gaúchos, em especial em relação à constituição da Sociedade Humanitária fundada em 1903.

O terceiro capítulo tem como objetivo analisar os principais espaços de vivência social, construídos e experimentados pelos ferroviários gaúchos, com destaque às práticas cooperativistas responsáveis pelo provimento de alimentação, saúde e educação das famílias ferroviárias. Bem como as mutualistas, que tiveram por intento alargar as possibilidades de assistência previdenciária ao coletivo profissional. Por isso,

⁴³Ou pelo menos assim desejavam, como expressam em documentos emitidos por suas entidades representativas.

definimos como título “SOLIDARISMO PROFISSIONAL COMPARTILHADO”, quando tratamos dos elementos do cotidiano social e cultural desses trabalhadores, com destaque à construção da Cooperativa de Consumo dos Empregados da V.F.R.G.S. (COOPFER), considerada o principal esteio de força do grupo profissional.

Nesse capítulo especial tratamento foi dado às iniciativas educacionais engendradas pelos ferroviários no Rio Grande do Sul, em espaços que também aparecem de forma vigorosa ações da Igreja Católica. A partir do ensino, outras preocupações de ordem social foram pautadas, tais quais as de saúde, alimentação e de cidadania.

Além de utilizarmos uma documentação praticamente inédita nesse capítulo, pertinente às entidades ferroviárias, também nos valem do aporte de textos como os de Bosi (2001), Carone (1978), Castelli (1985), Diehl (1990), Dutra (1997), Fausto (2000), Fortes (1999), Lenharo (1986), Lucas (1981), Máximo (1979), Moscoso (1940), Muller (1963), Petersen (2001), Sader (1993), Silva (1999), Simão (1966) e Singer (1995). Tratam esses autores dos elementos sobre a participação dos ferroviários em círculos operários, práticas de mutualidade e de assistência social, experiências educacionais, alimentação e vida moral e religiosa dos trabalhadores. Consideramos também o trabalho de Pronko (2003), com suas comparações a respeito desse assunto, tratando dos casos do Brasil e Argentina.

O quarto capítulo procura verificar os espaços de atuação política dos ferroviários gaúchos, considerando-se os acontecimentos da realidade gaúcha e brasileira, com destaque às influências políticas e ideológicas sofridas pela categoria, como no caso de partidos, correntes religiosas e políticas. Da mesma forma, se propõe a dimensionar os movimentos paredistas dos ferroviários no Rio Grande do Sul, como vivências de cidadania, e os ganhos advindos dessas mobilizações. Nesse sentido, denominamos o capítulo como “CIDADANIA E VIVÊNCIAS POLÍTICAS”, o qual identifica os posicionamentos político-ideológicos do coletivo profissional e a interferência da Igreja junto às instituições ferroviárias, especialmente na formação de cidadania e polêmicas sobre o comunismo. Nesse sentido, tomamos como referência a cidade de Santa Maria, porque as articulações profissionais de cunho político sempre começavam nessa cidade, e depois se espalhavam pelos demais núcleos ferroviários.

Como fontes primárias utilizamos as Atas e a Correspondência Oficial da Câmara de Vereadores daquela cidade. Material que contém debates, discursos, tomadas de

posições de representantes dos ferroviários no parlamento municipal, bem como ofícios, panfletos, programas político-partidários e telegramas remetidos pelas entidades ferroviárias, com destaque maior à União dos Ferroviários Gaúchos (UFG). E, também, de parlamentares e autoridades governamentais das esferas estadual e federal, dando conta de assuntos de interesse do grupo profissional. Ainda como aporte empírico, consultamos jornais editados na cidade e outros de circulação estadual.

Considerando as questões teóricas de representação política, tomamos como Bourdieu (2002). Já em relação ao reconhecimento profissional e posições políticas assumidas pelos ferroviários, próprias ao contexto brasileiro dos anos entre 1930 e 1960, utilizamos, entre outros, Bodea (1992), Carone (1991), Cid Vasconcelos de Carvalho (2001), Gomes (1988), Corgozinho (1989), Chacon (1998), Levine (2001), Nunes (1997), Pasqualini (1994), Possas (2001), Thompson (2002), Trindade e Noll (1991) e Weffort (1989).

No último capítulo, para fechamento do estudo, verificamos os elementos históricos que passaram a compor a nova realidade profissional dos ferroviários gaúchos, em função da federalização da VFRGS no ano de 1957. Assim, definimos como título a “NOVA REALIDADE PROFISSIONAL”, que aborda os problemas enfrentados pela VFRGS, cuja situação persistente determinou sua transferência para administração da União em 1957. E, da mesma forma, como esse acontecimento veio a repercutir nos anos seguintes na “classe ferroviária”, quando o coletivo profissional inicia a transição em direção aos tempos de incerteza profissional.

Para tratar desse período utilizamos como fontes principais os relatórios das entidades ferroviárias, notícias de jornais gaúchos, atas e correspondências dos poderes legislativo e executivo, federal e estadual, e principalmente do município de Santa Maria. Como apoio teórico consultamos os trabalhos de Bodea (1992), Bosi (2001), Quadros (2002), Santos (1998), Santos (1999), que apresentam reflexões sobre a crise política e econômica dos anos 50, especialmente após o governo Vargas. Estudos que adentram nos anos 60, tratando das pressões do capitalismo internacional e ingerências no sentido de que o Brasil revisasse sua trajetória econômica nacionalista e promovesse medidas de saneamento do Estado, como no caso da reversão das práticas populistas.

Como esse assunto tem reflexos pontuais na realidade da VFRGS e de outras empresas ferroviárias do Brasil, buscamos em Horowitz (1985) o contraponto da ação política dos ferroviários argentinos, um dos poucos trabalhos historiográficos produzidos

na América Latina que traz contribuições importantes para reflexão sobre a generalidade do tema.

Partindo-se da análise da atual dinâmica de desenvolvimento do Rio Grande do Sul, não conseguimos imaginar como isso teria acontecido sem o aporte ferroviário construído na região. O mesmo vale sobre a dedicação dos trabalhadores ferroviários ao longo de mais de um século, como os grandes responsáveis pelos empreendimentos profícuos do setor, do que resultou o progresso de muitas municipalidades gaúchas.

Nesse sentido, a constituição e sedimentação da profissão ferroviária no Rio Grande do Sul, com avanços técnicos e repercussões sociais, balizou a importância dos trabalhadores ferroviários. Perspectiva geradora de “dignificação” e conquista de cidadania para milhares de famílias ferroviárias, inicialmente situadas nos segmentos ditos populares ou proletários, mas que galgaram de forma progressiva a conquista de status diferenciado na sociedade gaúcha.

1 TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL E A CRIAÇÃO DA V.F.R.G.S.

No Brasil procuramos aferir o contexto histórico desde a instalação das primeiras linhas férreas, priorizando suas motivações de ordem política, estratégica e econômica, cuja meta era o estabelecimento de uma rede ferroviária nacional destinada a interligar as diferentes regiões do país. Nessa macro realidade destacamos o Rio Grande do Sul, foco principal de nosso estudo, que a partir da implantação de ferrovias no seu território conseguiu superar uma fase de desenvolvimento eminentemente agrário, e tecnologicamente arcaico, passando a um estágio capitalista, no qual os diferentes setores da economia se tornaram mais interativos e modernos.

Com a consolidação da empresa Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) a partir do ano de 1905, muitas cidades gaúchas projetaram-se no cenário regional pelas “facilidades” trazidas pelo transporte ferroviário. Além disso, muitas se caracterizaram como “núcleos ferroviários”, por terem concentrado ao longo de anos serviços, infraestrutura e pessoal da VFRGS. Entre elas o maior destaque coube à cidade de Santa Maria, que se transformou no principal polo ferroviário do Estado⁴⁴.

Entre as muitas considerações sobre a importância do novo meio de locomoção, Kliemann (1977, p. 161), aponta que, “dos meios de transportes, teve importância fundamental a ferrovia, que se constituiu numa das molas propulsoras da industrialização e provocou, pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração das camadas sociais num novo tipo de vida”. Essa assertiva é comungada de modo geral pelos historiadores, quando afirmam que as ferrovias tiveram contribuição decisiva na formatação da sociedade capitalista-industrial contemporânea. Realidade que com o passar do tempo também se demonstrou no mundo oriental.

Segundo Harres (1996, p. 111), a ferrovia constitui-se num “símbolo da modernidade”, porque quando o mundo adentrou “na era da velocidade e da integração”, além da oferta diversificada de serviços, sua “inter-relação” e “distribuição” em “espaços

⁴⁴A exemplo das cidades de Divinópolis no Estado de Minas Gerais e de Bauru em São Paulo, que guardam muitas semelhanças históricas com Santa Maria. Os trabalhos de Corgozinho (1989) e Calvo (1994) são contribuições acadêmicas que situam o estudo de caso dessas cidades no contexto da história ferroviária mineira e paulista.

diferenciados”, contribuíram para caracterizá-la como um novo elemento das transformações tecnológicas do mundo. Inclusive, por destacar a partir de então, no século XIX, a “visualização do trabalhador ferroviário” como uma nova profissão que se iniciava.

Além das transformações tecnológicas advindas com a adoção desse novo meio de transporte, da mesma forma as particularidades próprias ao trabalho ferroviário ganharam enlevo. Na opinião de Calvo (1994, p. 12), as ferrovias também determinaram “um novo sistema de trabalho, caracterizado por um ritmo intenso, exigindo um novo perfil do trabalhador”. Perfil que, segundo a historiadora passava pelas longas jornadas de trabalho, à semelhança de outras profissões, mas tendo como novo elemento a necessidade de um modo diferente de viver e de trabalhar. Isto é, viver com dedicação ao bom desempenho da ferrovia, fosse por seu sentido público e social, no suporte operacional das oficinas ou nas linhas, e na tração de composições, fosse como meio de garantir trabalho, e, por conseguinte, o sustento das famílias proletárias.

No trabalho ferroviário, nesse período de dois séculos, seus atores conviveram com as mais diferentes experiências profissionais. A evolução havida contemplou desde as práticas de semiescravidão até a obtenção do *status* de categoria politizada, mobilizada e detentora de um padrão de vida digno, se comparado ao contexto de outros grupos de trabalhadores dos setores populares.

Nesse novo dinamismo da história humana, em que a economia alcançou um importante destaque, as ferrovias foram peculiarmente significativas, pois através da interligação terrestre com as vias fluviais e marítimas contribuíram com as condições de locomoção terrestres mais adequadas ao desenvolvimento humano. Seja pela maior regularidade das transações, seja pelo papel estratégico de ligação entre o interior dos continentes e as costas marítimas, ou mesmo ao propiciar condições materiais e culturais de “civilização” entre os povos.

Nas regiões de maior industrialização constituíram a alternativa de transporte modal, em que os troncos ferroviários facilitaram a interação com portos secos, fluviais e marítimos. Exemplo disso foram as ferrovias transcontinentais dos Estados Unidos⁴⁵, Canadá e Rússia, que propiciaram novas relações humanas e econômicas em pontos

⁴⁵Foi o caso da linha transcontinental ligando Nova York, no Atlântico, a São Francisco (Califórnia), no Pacífico, numa extensão de 5.300 km, concluída em 1869 (Cf. “Histórico das Ferrovias” – DNIT).

geográficos extremos, atravessando regiões de relevo acidentado e clima inóspito, abrindo assim verdadeiros corredores de integração.

Em conjunto, tanto nas zonas de produção como nas de consumo, as ferrovias foram determinantes para uma nova “era de modernidade” na transição dos séculos XIX para o XX. Modernidade essa entendida como avanço dos processos tecnológicos que propiciaram uma nova percepção do conceito de civilização, na ótica de uma sociedade capitalista em marcha, sucedânea da velha ordem protocapitalista do Estado Moderno. Já na ótica das demais sociedades, como as da África ou do Ásia Central e Ocidental, juntamente com os rios, praticamente passaram a ser os únicos meios de comunicação entre o interior e as cidades do litoral.

Certamente essa questão da “modernidade”, assim como de uma “nova civilização”, tem suas polêmicas e pontos dissonantes de interpretação. Mas, sem dúvidas, entre as novas tecnologias, a do transporte ferroviário impulsionado pela energia motriz do vapor foi de singular importância para o desenvolvimento humano, pois permitiu que áreas de desenvolvimento incipiente pudessem dispor de alternativas para inserção nessa fase do capitalismo competitivo, ou atuar com meio de integração nas regiões não capitalistas do globo.

Entre os muitos exemplos disso cabe o destaque à América do Norte, em que especialmente os norte-americanos, secundados pelos canadenses⁴⁶, já num período de consolidação nacional se valeram do trem como meio rápido e seguro de penetração do litoral Atlântico em direção ao Pacífico, no propósito de transposição dos Apalaches para o meio oeste. Visavam conquistar espaços para posterior ocupação econômica e alargamento do território.

Nessa época, os Estados Unidos já emergente no contexto capitalista industrial do século XIX, atuavam como desbravadores numa perspectiva de construção de *civilidade*. Desejavam seus colonizadores puritanos ver a transformação da “barbárie reinante” e impor seu “estilo de vida americano”, já que deixaram de ser ingleses ao serem renegados com tal pela metrópole britânica **[grifo meu]**.

Essa perspectiva, entre outros modos, como o da construção de uma sociedade calcada na liberdade, especialmente na econômica, com certa tolerância religiosa e assentada politicamente na democracia republicana, pode ser entendida pelo objetivo

⁴⁶Em 1835 o Canadá inaugurou sua primeira ferrovia ligando La Prairie a St. Jean. (Cf. “Histórico das Ferrovias” – DNIT)

pragmático daquilo que denominavam de *wilderness*, isto é, o da obtenção de espaços naturais a serem conquistados e amplamente transformados pelos conceitos e práticas da civilização⁴⁷. Com esse intuito, o primeiro trem para passageiros circulou em 1839, entre as cidades de Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul. Grandes somas de dinheiro foram empregadas na compra de ações de ferrovias, o que proporcionou um rápido desenvolvimento ferroviário naquele país⁴⁸.

Perspectiva que igualmente se processou na América Latina, ainda que sua modernidade tenha tomado por base estratégias pensadas de fora para dentro. Como aconteceu com a ocupação de determinados espaços e pela exploração humana e material, atendendo aspirações das grandes metrópoles europeias. Entre tantos interesses dos europeus, no caso da implantação dos transportes ferroviários foram os ingleses os pioneiros em financiar e gerir os principais empreendimentos na região⁴⁹.

Do México para o sul do continente, 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.

Nesse sentido, a primeira ferrovia da América do Sul foi construída no Peru, em 1849. Ainda que intenções nacionalistas fossem postas à prova, muitos foram os exemplos dos sistemas ferroviários construídos na América Latina com o aporte de capitais externos, os quais visavam prioritariamente atender os exportadores estrangeiros. Entre eles parecem ser bem elucidativos os sistemas construídos em países como o Brasil, Argentina, Uruguai, México e Panamá. Assim ocorreu com bandeiras de diferentes países, como no caso dos norte-americanos, franceses e belgas, mas cujas inversões foram consideradas diminutas se comparadas às inglesas até os anos 20 do século passado.

⁴⁷Sobre a caracterização e acontecimentos que demarcam o *wilderness* nos Estados Unidos ver o trabalho de Mary Anne Junqueira intitulado “Ao Sul do Rio Grande – imaginando a América Latina em Seleções: oeste, wilderness e fronteira (1942-1970)”, Bragança Paulista/SP, EDUSF, 2000. Conforme a autora (p. 60-64), o significado desse *wilderness* na mentalidade norte-americana representava o desconhecido, o primitivo, o barbarismo, o atraso ou o anticristianismo e o antiamericanismo. Inclusive, os norte-americanos valendo-se dos escritos bíblicos, localizavam o *wilderness* como lugar do “mal” (seco), do “demônio”, ou para explicar sentimentos como “estranhamento” e “desnorreamento”. Portanto, o termo possuía diferentes significados e o seu contrário, o lado bom, seria o lugar de encontro com o divino, com o transcendente.

⁴⁸ Cf. “Histórico das Ferrovias” – DNIT.

⁴⁹ A esse respeito ver o trabalho de Rouquié (1991, p. 249-261). A partir de 1850 fizeram inversões de capitais em praticamente todos os ramos de produção e comércio na América, incluindo-se as do setor ferroviário que passaram a ser estratégicos para a geopolítica londrina, como elo de interação entre as zonas de produção de matérias-primas voltadas à exportação e importação de produtos industrializados.

1.1 Primeiras Ferrovias no Brasil

No recorte da realidade brasileira, considerando-se o cenário da implantação do transporte ferroviário no continente americano, pode-se afirmar que igualmente aqui elas tiveram, em seus aspectos gerais, inicialmente uma intenção civilizadora. Especialmente porque “civilização” era entendida como sinônimo de desenvolvimento econômico para as elites nacionais, em um país até então predominantemente agrário e escravista.

As ferrovias além de representarem um “esforço” de modernidade nacional, passavam a significar um meio eficiente de progresso econômico do Império. Nesse sentido, muitos são os exemplos, destacadamente os das ferrovias pioneiras, construídas no Nordeste e no sudeste do país. Como afirma Possas (2001, p. 44):

Os caminhos de ferro não só construíram uma territorialidade, na ocupação do espaço físico, mas neste mesmo espaço esquadrinharam práticas sociais, estratégias de controle e tarefas rotineiras para o exercício de um poder disciplinar que a sociedade burguesa exigia para a reprodução do capital e, conseqüentemente, para sua acumulação. As inúmeras imagens e representações desses caminhos de ferro que foram construídas em uma trajetória histórica tanto na Europa como no Brasil podem ser vistas como múltiplas facetas e funções do poder (...).

O caso específico do Rio Grande do Sul, o qual será analisado em detalhes mais adiante, segue também uma perspectiva “civilizatória” acrescida às razões de ordem estratégica, mas que ao final das contas também se explicava por interesses econômicos. A construção das primeiras estradas de ferro no solo gaúcho, nos anos 70 do século XIX trazia como pretensão a reversão das áreas degradadas ou inertes ao progresso capitalista, que projetavam uma superação do agrarismo e até mesmo constituir-se como alternativa ao futuro industrial da região.

Logicamente, essa percepção de modernidade, de civilização, de progresso industrial não partira exclusivamente de análise políticas, técnicas ou de interesses da elite. Havia na esfera intelectual brasileira alguns pensadores que retrataram em obras essa questão do binômio atraso-progresso, decorrente da falta de maior civilização no

país. Foram os casos, entre outros, de Oliveira Vianna⁵⁰, Alberto Torres⁵¹, Amaro Cavalcanti⁵² e Sérgio Buarque de Holanda⁵³.

Intelectuais e políticos que analisam questões pontuais sobre a realidade nacional do final do século XIX e início do XX, como os temas sobre a escravidão mantida por longo período de tempo no Brasil, a influência do catolicismo, o conservadorismo monárquico e os privilégios assegurados por uma elite inoperante. Todos apontam para as diferenças sociais, com seus elementos díspares de formação educacional e liberdade econômica, questões geradoras do atraso nacional que imperavam sobre algumas poucas ilhas de desenvolvimento.

Por ser uma questão complexa, que exige compreensão sociológica, política e econômica, há que se retroceder à ideia principal que norteava a independência do Brasil em 1822, e que estava contemplada no programa político e econômico das elites nacionais, logo disposta na Constituição de 1824 e Ato Adicional de 1834, direcionadas à construção de uma sociedade nacional balizada pelos princípios de ação liberal. Essa via, tipificada por regras do liberalismo e de democracia, significava colocar o país na rota da modernidade política, econômica e cultural, assim como se dava com os Estados Unidos, França e Inglaterra naquela época.

Contudo, a questão da democracia ainda era assunto incomum e exótico na órbita dos principais países e, portanto, no Brasil pouca relevância teve o tema até pelo menos o início do segundo Império. O que prevalecia era a ideia de um Estado forte, centralizador, unitarista, cuja Corte seria o elo entre as elites e o governo, sem haver maiores preocupações com as demais aspirações sociais existentes na nação. Assim, naquele momento, será por meio do Estado que serão definidos os parâmetros do liberalismo econômico, que desde o início excluía parcelas significativas da população.

Nesse período, o cotidiano do Parlamento brasileiro apresenta mostras do jogo político estabelecido entre liberais e conservadores. Facções que pouco se diferenciavam ao defender os mesmos princípios da ideologia liberal, cujas práticas às vezes eram mais moderadas e muitas vezes radicalmente conservadoras. Até porque essa aspiração se contradizia com o regime escravista em pleno vigor no Brasil.

⁵⁰Com as obras “Evolução do povo brasileiro” e “Instituições políticas brasileiras”.

⁵¹Através das obras “A organização nacional” e o “Problema nacional brasileiro”.

⁵²Na obra “Regime Federativo e a República Brasileira”.

⁵³Na obra “Raízes do Brasil”.

Contudo, no plano econômico, as elites convergiam em propósitos e ações. Basta ver que nas aspirações liberais, pós 1822, em dois pontos fundamentais as mudanças foram refreadas, ou seja, na ampliação da posse da propriedade e no modo livre de produção. Latifúndio e escravidão constituíam os pilares da economia brasileira que asseguravam a produção primária agrícola e extrativista.

No decorrer das décadas do século XIX, com a expansão comercial das lavouras de café e os capitais advindos da exportação do produto, abriu-se um novo flanco progressista na economia nacional. O dinamismo provocado pela expansão dos cafezais no interior do Sudeste, somado ao potencial comercial de outras matérias-primas produzidas na região⁵⁴, bem como a percepção da importância estratégica das fronteiras terrestres no centro-sul do país, já nos anos 30 do século XIX fez com que as autoridades brasileiras começassem a pensar em alternativas que possibilitassem a rápida integração entre o vasto e despovoado interior e os portos do litoral.

Com certa semelhança à realidade norte-americana, para levar adiante suas aspirações liberais, o Brasil oficial, de origem portuguesa, cujos valores se assentavam na cultura humanista e na religião católica, ao seu jeito também aspirou o seu *wilderness*. Aqui, da mesma forma como nos Estados Unidos, o “trem” foi elemento essencial de modernidade. Mas, se foi gerador de progresso em áreas de baixa densidade demográfica, também como lá, conviveu com o extermínio indígena e a escravidão negra.

O pioneirismo da ideia de implantação do transporte ferroviário no Brasil coube a equipe de governo do regente Diogo Antônio Feijó, que em 1835 intentou ações para a construção de ferrovias no país. Nesse intuito, a primeira lei ferroviária brasileira foi editada em 31 de outubro de 1835, sob a forma de decreto-lei que recebeu o Nº. 101, e tinha por meta a construção de um sistema que ligasse as Províncias de Minas Gerais, Bahia e São Paulo à capital do Império, bem como estendesse suas linhas até a Província do Rio Grande do Sul.

Por que incluir o Rio Grande do Sul, até então uma província sem maior expressão no cenário nacional, na projeção desse sistema ferroviário? A resposta óbvia na atualidade está em que já naquela época havia preocupação das autoridades

⁵⁴A exemplo do algodão, do gado e seus subprodutos e minérios.

governamentais no sentido da segurança territorial do país, devido à situação histórica de disputas na região platina originadas ainda no século XVIII.

Essa lei pioneira autorizava a construção de estradas de ferro no país e dava privilégio exclusivo de propriedade àqueles empreendedores que fizessem os investimentos necessários, sendo garantido aos mesmos o pagamento de juros de 5% sobre o montante do capital investido e um prazo de 30 anos para exploração dos serviços. As primeiras concessões foram dadas à iniciativa privada, cabendo aos empresários santistas do grupo “Aguiar, Viúva, Filhos & Platt e Raid”, o desafio de implementar o primeiro empreendimento do setor, para ligar o Porto de Santos ao interior paulista⁵⁵. Porém, pelo que se pode imaginar, foram iniciativas que resultaram em fracasso.

Segundo o engenheiro ferroviário J. Ayrosa Galvão os estadistas brasileiros haviam compreendido que a meta de estabelecer o sistema de transportes ferroviários no país era tarefa da qual o Estado não tinha plena capacidade para gerir ou mesmo financiar. Deveria, então, passar tal encargo a empreendedores privados, que mesmo em situação de risco possuíam mais solidez financeira e eficiência que o próprio Estado. Por isso, a alternativa de fazer concessões à livre iniciativa no decorrer dos anos, desde que cercadas de garantias contratuais. Conforme Galvão (1944, p. 293)⁵⁶:

Estabeleceram, então, o regime de garantia de juros ao capital invertido na construção da estrada, o de zona privilegiada e outras vantagens denominadas “favores”.

O regime de garantia de juros para execução de obras públicas por empresas particulares, fora ideado e propugnado em França, desde 1836, pelo economista François Bartolemi; mas, parece-nos, só em 1840 foi adotado pelos poderes públicos⁵⁷.

[...] Em geral, as empresas ferroviárias ganharam mais com os negócios das terras do que com a exploração do tráfego da estrada; a maior parte delas obteve a amortização completa do capital invertido na construção logo após a inauguração do tráfego.

⁵⁵Cf. Ransolin (1999, p.24), Silveira (1998, p. 56) e Cunha (1909, p. 180).

⁵⁶In: Revista Ferroviária (1944).

⁵⁷A iniciativa propiciou, segundo informação do autor, a construção de estradas de ferro que ligaram Paris a Órleans, Paris a Calais, Dijon à Besançon, Bordeaux à Cete, sistema que ficou conhecido como a “Grande Junção”; na Itália permitiu a ligação férrea entre Luca e Pistóia; concessão de garantia de juro pelo governo britânico para investimentos ferroviários na Índia e no Canadá; na América Latina, o governo do Peru contemplou a linha entre Arica e Paria; o mesmo ocorrendo na Rússia e Estados Unidos ainda no século XIX.

As ferrovias, mesmo sendo vitais ao desenvolvimento da maioria dos países no século XIX, industrializados, em vias de industrialização, ou em estágio de consolidação das fronteiras nacionais, como era a situação histórica do Brasil, constituíam empreendimento de risco, pois as regiões onde seriam construídas ligavam cidades muito distantes entre si e possuíam povoamento rarefeito. Mesmo porque, por si só elas não geravam industrialização, apenas se constituíam em meio tecnológico para facilitar as relações econômicas. Portanto, somente investir pensando nos lucros do transporte da produção não era bom negócio. A solução cabia ao Estado em garantir lucros de juros anuais, apostos sobre o total de capitais invertidos pelos acionistas das companhias ferroviárias.

Esse será o enfoque polêmico de toda a história dos transportes ferroviários no Brasil, isto é, o da sua sustentação financeira. Aos empresários construtores importava o lucro do investimento. Ao Estado importava cumprir seu papel político de dinamizador da integração nacional e do progresso econômico. E a sociedade, por sua vez, que precisava dos serviços de transportes até então inexistentes, aspirava que eles fossem eficientes e baratos⁵⁸.

A volta da estabilidade política no país com a ascensão de Pedro II, bem como o avanço pelo sudeste da lucratividade do café, algodão e da pecuária, permitiu que o Parlamento brasileiro elaborasse nova regulamentação para concessão de estradas de ferro. Em 26 de junho de 1852 foi editada 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, fora 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*. Esta lei, contudo, também deixava espaço para iniciativas da mesma ordem em outras Províncias, desde que discutidas e aprovadas no Parlamento. De acordo com Galvão (1944, p. 293)⁵⁹:

⁵⁸Apesar das dificuldades, setor público e iniciativa privada construíram em todo mundo ramais ferroviários, que mesmo deficitários financeiramente para as empresas gestoras, tiveram decisiva significação histórica no progresso econômico e no povoamento e defesa de muitas nações.

⁵⁹In: Revista Ferroviária.

(...) essa lei estabelecia, ainda o prazo de privilégio de 90 anos, com zona privilegiada de 5 léguas (correspondente a 31 km.) para cada lado do eixo da linha e a garantia de juros de 5% sobre o capital que fosse investido no estabelecimento do caminho de ferro. Proibia, terminantemente, às empresas concessionárias não só possuírem escravos, como, também empregar os escravos de outrem nos serviços ferroviários.

Surgiram, por conseguinte, as estradas de ferro com caráter social de emancipação dos escravos, isto é, do trabalho livre.

Através de Edital, publicado em 1852, o governo imperial abriu concorrência pretendendo encontrar interessados pela obra, mas estes não apareceram. Então, em ato seguinte, no ano de 1853, por decreto o governo transferiu ao ministro plenipotenciário em Londres, Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, poderes para agilizar o empreendimento com capitais externos. Este procurou organizar na Inglaterra uma empresa que pudesse dispor dos recursos necessários ao intento. Ficou essa autoridade como o responsável pela elaboração das normas da concessão e dos detalhamentos técnicos⁶⁰.

Naquela ocasião, em vista da expansão do sistema de transportes ferroviários no mundo, as discussões sobre a viabilidade e os ajustes técnicos necessários para o sucesso dos empreendimentos eram o assunto do momento entre especialistas. Os ingleses, por exemplo, aconselhavam que países que estivessem implantando redes de ferrovias utilizassem a bitola 1.68 ou 1.60 metros, uma bitola considerada *larga*, pois seriam elas as mais adequadas ao transporte ferroviário. Conselho este que foi seguido, por entre outros países pelo Chile e Argentina na América Latina, que implantaram a bitola de 1.68 m nas suas ferrovias.

No Brasil, a bitola escolhida também foi a *larga*, porém de 1.60 metros, que 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.

⁶⁰Nessa época, a principal discussão entre os engenheiros de ferrovias era adequação de bitolas a cada terreno, que interferia na velocidade, na capacidade de carga e com certeza na segurança dos trens. A bitola *estreita* equivalia a 1.44 metros (passou a ser denominada de *normal*, posteriormente) e a *larga*, com 2.13 metros de largura entre trilhos. O problema maior, contudo, era quando linhas de diferentes bitolas se encontravam, ocasionando baldeações de pessoas e de mercadorias. A solução foi a adoção de um terceiro trilho que permitia a circulação de trens nas diferentes bitolas.

Portanto, o primeiro grande passo fora dado. 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 interessados estrangeiros. Nesse contexto, o empresário Irineu Evangelista de Sousa 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, aprovado pelo Decreto do Governo Geral de Nº. 987, de 12 de junho de 1852. Este ato concedia “(...) 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 começar o caminho da estrada de ferro que se propõe construir, à raiz da serra de Petrópolis, ficando esta autorização sem efeito, caso a estrada não esteja concluída no prazo de dois anos”⁶¹.

Para poder atingir tal objetivo, Irineu Evangelista de Sousa se valeu de amigos que lhe emprestaram parte do recurso necessário à construção, algo em torno de 2.000 contos de réis. Esta obra ligaria o trajeto de Mauá até 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 Milligan. O primeiro trecho de 14,5 quilômetros foi inaugurado em 30 de abril de 1854⁶².

Pelo seu caráter de pioneira, verdadeira ferrovia “primogênita”, como aduz Galvão (1944, p. 295)⁶³, o início de seus trabalhos constituiu-se em acontecimento de maior significação, contando inclusive com a presença do Imperador que abriu simbolicamente os trabalhos. Segundo o *Jornal do Comércio*, em publicação do dia 1º de maio de 1852, Irineu Evangelista de Souza em discurso afirmou sua crença na ideia de civilização trazida pelo transporte ferroviário. Entre outras palavras, Mauá proferiu:

Hoje dignam-se Vossas Majestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo escoará nas matas do Brasil, prosperidade e civilização, e marcará sem dúvida uma nova era no país (...).

[...] Uma proteção eficaz nos primeiros passos deste meio admirável, que tem contribuído tão poderosamente para a prosperidade [e] grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e por ventura em época não mui distante, esta visão que me preocupa⁶⁴.

⁶¹Citado por Brito. In: Revista Ferroviária (1944, p. 297).

⁶²Cf. Isaia (In: **Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 43).

⁶³In: Revista Ferroviária.

⁶⁴Citado por Brito. In: Revista Ferroviária (1944, p. 297).

As ponderações dos jornais cariocas da época dão bem a dimensão da importância econômica do transporte por ferrovias, cuja celeridade viria ativar o movimento de circulação dos homens e de mercadorias, facilitando principalmente a indústria e suas linhas de produção. Da mesma forma, destacavam a serventia dos trens como meio de locomoção não exclusivo apenas aos mais abastados, pois o consideravam, também, um meio de promoção social. Pode-se perceber, nos extratos desses jornais, que a construção de ferrovias a partir daquela data significava uma nova fase de progresso, isto é, uma fase de superação civilizatória, de modernidade, de maior prosperidade econômica e como meio de promoção moral e espiritual entre pessoas de diferentes posições sociais⁶⁵. Até mesmo porque, a legislação vigente exigia trabalhadores livres para atuar no setor.

Nesse contexto de introdução do transporte ferroviário no país, o empreendimento de Mauá teria sido apenas um “pano de amostra”, segundo o próprio protagonista, pois sua intenção era atrair investimentos externos. O seu tino empresarial já considerava a propaganda como fator facilitador aos negócios, desejando obter capitais para um centro de referência, de onde poderiam alimentar as forças produtivas do país.

Mas isso apenas não bastava para despertar interesse nos inversores de capitais. Segundo a opinião do engenheiro ferroviário José do Nascimento Brito, a construção de ferrovias deveria considerar três condições de exequibilidade, ou seja, a política, a econômica e a estratégica⁶⁶. A primeira ferrovia brasileira não atendeu nenhuma dessas condições, pois foi edificada nos piores terrenos da região, passando por áreas pantanosas e serras de difícil ligação com a cidade do Rio de Janeiro; foi também antieconômica, onerosa e de capacidade muito limitada.

Contudo, prevaleceram as perspectivas otimistas no processo de implantação de ferrovias no Brasil, como elemento facilitador dos processos de desenvolvimento econômico. Na transição entre os séculos XIX e XX é significativa a percepção de Cunha (1909, VI-VIII), um contemporâneo dos acontecimentos, e também um estudioso da temática dos transportes ferroviários. Para este autor, a viação férrea era um elemento primordial no progresso, pois em função da extensão territorial brasileira este transporte seria a alternativa de propiciar condições de reversão econômica às regiões estagnadas.

⁶⁵Idem, p. 297-298. Jornais como o “Diário do Rio de Janeiro”, “Jornal do Comércio” e “Correio Mercantil”.

⁶⁶In: Revista Ferroviária (1944, p. 299).

Um país que desenvolve assim os seus meios de comunicação, é que sente em si a premência de vida e os impulsos fortes, que conduzem às grandes conquistas da prosperidade e civilização.

[...] Ainda que vagarosamente, o Brasil caminhou sempre para o progresso e a celeridade desta marcha de certo tempo a esta parte não nos permite invejar nenhum povo do mundo. Fizemos em menos de um lustro o que ainda não fez outra nação nem mesmo os Estados Unidos da América do Norte, até então o mais assombroso exemplo de capacidade progressiva.

Após as primeiras iniciativas de estabelecer o transporte ferroviário no Brasil, seguiram-se outras concessões, tendo o governo o cuidado de oferecer certas garantias aos investidores, como os juros anuais de bonificação às inversões e prazos dilatados de exploração. Mas, geralmente, em que pese às tentativas havidas no Parlamento nesse sentido, o poder público governamental continuou a eximir-se de contrapartidas financeiras na execução dos projetos, medida que foi sustentada até pelo menos o final do século XIX.

À parte as dificuldades do setor privado e os altos riscos de inversão de capitais, bem como o descomprometimento governamental, em praticamente todo o Brasil foram implantadas ferrovias. A ideia prevalente era integrar o país através de um sistema ferroviário, cujo núcleo central era a capital do Império. Assim, pelo Decreto N°. 1.598, de 9 de maio de 1855, foi autorizada a construção da estrada ligando Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, que coube a uma empresa organizada para esse fim, formada por capitais nacionais. Foi ela denominada *Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II*, e na ocasião dirigida por Christiano Benedito Otoni, tendo como responsável técnico pelas obras o Engenheiro Francisco Pereira Passos.

De acordo com Cunha (1909, p.183), a *Estrada de Ferro D. Pedro II*, mais tarde denominada de *Estrada de Ferro Central do Brasil*, deve ser considerada como a primeira mais importante estrada de ferro do país⁶⁷. Esta obra propiciou a prosperidade de várias cidades situadas em seu entorno, especialmente no Vale do Paraíba, construída como uma “linha tronco”, a qual permitiu a ligação com outras estradas de ferro do país. Segundo o referido autor:

⁶⁷Essa opinião é compartilhada por Isaia (**Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 46), que apoiado no pensamento do historiador Pedro Calmon, “sobre a metódica invasão da máquina” (História do Brasil, 1961), afirma: “Os trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II fez a nova civilização entrar nos campos de São Paulo, já que ela havia vencido dois grandes obstáculos opostos à circulação: a barreira fluminense das serras entre o Rio Paraíba e os contrafortes da Guanabara, assim como a muralha da costa meridional”; conforme o histórico do DNIT, ela se realizou no dia 8 de julho de 1877, na cidade de Cachoeira Paulista, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo inaugurada em 1867 se unificaram com os da E. F. D. Pedro II.

(...) o traçado estabelece a ligação da Capital Federal às capitais de S. Paulo e Minas, atravessa grande número de cidades, verdadeiros centros de produção, comércio e indústria e bastante recomenda a engenharia brasileira, não só pelas dificuldades técnicas vencidas a cada passo, como ainda pela solidez de sua construção repleta de obras de arte importantíssimas.

A lei supracitada acrescia que as Províncias contempladas com ferrovias deveriam contribuir com mais 2% para a garantia de juros aos investidores, o que no total perfazia 7% de juros anuais. Porém, tal norma não entrava nos méritos técnicos das obras, inclusive a do tipo de bitola a ser usada, que como vimos, indicara o governo utilizar a do tipo *larga*.

Como primeira concessão fora da região sudeste, também baseada na Lei Nº. 641, foi dada a autorização para construção da ferrovia Recife à Água Boa, em Pernambuco, que tinha por propósito dos seus idealizadores ser alongada na direção sul até encontrar o Rio São Francisco⁶⁸. Foi esta ferrovia a primeira construída no Brasil com capitais ingleses, com a inversão de um montante na base de 1.200.000 libras esterlinas, com garantia de remuneração da ordem de 5% anuais, e mais o aporte de 2% garantido pela província de Pernambuco.

Esse empreendimento serve como exemplo, já naquela época, das negociatas existentes para concessões e construção de obras no Brasil. Nesse caso, as obras ferroviárias, tratadas nos bastidores do poder envolvendo o governo imperial e os arrendatários. Para tanto, inicialmente o contrato era realizado junto a interessados brasileiros no empreendimento, geralmente nobres abastados, políticos importantes com assento no Parlamento, que certamente não tinham tino empresarial, e possivelmente nem os recursos necessários. Esses, por sua vez, quase que imediatamente repassavam seus contratos para empresas que se formavam no exterior. Especialmente na Inglaterra, quando capitalistas reuniam recursos para dar aporte às obras no Brasil, formando então as *railway's co*.

Em relação a isso, Corgozinho (1989, p. 22) assevera que a expansão das ferrovias “não se deu no sentido de atender as necessidades econômicas das regiões”. A autora fez tal assertiva baseada num Relatório da Rede Mineira de Viação que

⁶⁸Pelo Decreto Nº. 1.030, de 7 de agosto de 1852, receberam a concessão os engenheiros Eduardo e Alfredo de Mournay, pelo tempo de 90 anos. Estes transferiram o contrato para a *The Recife and S. Francisco Railway Co.*, organizada em 1853 em Londres.

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”. O que despontava de forma objetiva eram as organizações de companhias com o beneplácito governamental em todo o país, tendo como grandes beneficiados os políticos mais importantes de cada região.

Contudo, o que se passava nesses trâmites é praticamente desconhecido. De objetivo temos que, logo depois de constituída a empresa, o governo baixava decretos aprovando o negócio em nome do interesse público⁶⁹. Segundo Corgozinho (1989, p. 12):

(...) o concessionário podia organizar uma companhia, escolher a sua diretoria, recolher a primeira entrada do capital social com suas ações de número e valor determinado e conseguir o capital para a construção. Este capital era conseguido principalmente no exterior por meio de hipoteca da estrada e garantia de juros pelo governo e não era fácil conseguir capital nacional para tal investimento.

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, tais como reformas do material fixo e rodante, duplicação da linha, redução de tarifas, etc.

Como a maioria dos demais empreendimentos, essa iniciativa no Nordeste acabou sendo deficitária, mas como referiu J. Ayrosa Galvão⁷⁰, para os governos e para o Estado importava, em longo prazo, o sentido social da ferrovia, em tentativas de contribuir para o desenvolvimento econômico regional em áreas de fraco povoamento e de produção incipiente.

Nesse sentido, notório também era o fato de que muitas vezes o desvirtuamento das iniciativas ocorria em função dos interesses da política local e regional, que com o aporte do governo central buscavam soluções para gerar oportunidades de trabalho. Esse foi o caso da formação de um verdadeiro “cabide” de empregos, apontado por Cid Carvalho (2001), quando da construção da *Estrada de Ferro de Sobral* no Ceará, provavelmente uma obra desnecessária, pois seu traçado corria paralelo ao oceano

⁶⁹Exemplo disso foi o Decreto Nº. 4.111, de 31 de julho de 1901, pelo qual a estrada entre Pernambuco e Alagoas foi arrendada à Companhia *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, empresa que desde 1873 atuava no Brasil, sendo responsável então pela Estrada de Ferro Recife-Limoeiro.

⁷⁰In: Revista Ferroviária (1944).

Atlântico, e muitas das comunidades atendidas pela ferrovia poderiam se comunicar por mar com a capital Fortaleza.

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 a Joaquim F. A. B. Muniz Barreto por um período exclusivo de uso de 90 anos. Ferrovia que partindo de Salvador tinha como destino à cidade de Juazeiro, na margem direita do Rio São Francisco⁷¹.

Seguiram-se novas obras, entre outras, como a do tronco ferroviário na Província de São Paulo, ligando o Porto de Santos à cidade de Rio Claro conforme o disposto pela Lei Geral Nº. 838, de 12 de setembro de 1855; Santos à Jundiaí, pelo Decreto Nº. 1.759, de 26 de abril de 1856; Jundiaí a Campinas e desta cidade a de Rio Claro, concedida pelo Governo Provincial de São Paulo em 1º de maio de 1869. E, no ano de 1873, foram firmados contratos que deram origem a *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, e entre outras empresas, a *Mogiana*, *Sorocabana*, *Ituana*, etc.

A *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* seria no decorrer das décadas uma das ferrovias mais importantes do Brasil, por ocupar o centro norte de São Paulo, numa área intermediária de franca expansão capitalista, graças aos rendimentos do café. Foi uma das poucas empresas que não precisou contar com recursos do exterior, e acabou favorecendo o crescimento de inúmeras cidades no seu entorno. Entre elas destacaram-se os centros comerciais de Campinas, Bauru e Araraquara. De acordo com Luca (1986, p. 69-70):

As ferrovias, além de serem fundamentais para o bom desempenho da agro-exportação, representavam uma oportunidade lucrativa de aplicação do capital gerado pelo café. Elas ocupavam posição de destaque no conjunto da economia do período. Basta citar que a receita conjunta da Paulista e da Mogiana, principais artérias do Estado, equivalia no ano de 1907 a 71% de toda produção industrial paulista e a 95% da têxtil. Essas empresas absorveram grandes contingentes de mão-de-obra, tanto no tráfego como na rede de oficinas de reparo, construção e montagem. No final do século XIX, a Paulista figurava como a maior empregadora industrial do Estado.

⁷¹Para esse fim, foi organizada em Londres a *The Bahia and S. Francisco Railway Co.*, com capital de 1.800.000 libras, a serem garantidos pelo Governo, com juros anuais de 7%. Sua inauguração no trajeto até a cidade de Alagoinhas ocorreu em 13 de fevereiro de 1863, numa extensão de 123 quilômetros.

Mas, assim como a *Noroeste*, a *Mogiana*, e outras companhias, a *Paulista* dependia do acesso ao Porto de Santos. Este acesso, um verdadeiro privilégio, foi concedido a cidadãos importantes do cenário político brasileiro, como fossem o Marquês de Monte Alegre (José da Costa Carvalho), Marquês de São Vicente (Pimenta Bueno) e ao Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Sousa). Porém, tal concessão foi transferida em 1859 à *S. Paulo Railway Co. Limited*, empresa organizada em Londres, cujo negócio foi aprovado pelo governo brasileiro amparado pelo Decreto Nº. 2.601, de 1º de junho de 1860.

Pela sua posição estratégica, a estrada de ferro Santos-Jundiaí foi uma das mais rendosas do país nas décadas finais do século XIX. Situação que se manteve nos anos seguintes, depois ao da Proclamação da República, pois nela desembocavam as demais ferrovias paulistas, o que a favorecia na fixação do valor das tarifas, que segundo os usuários eram caras e os serviços precários. Nesse sentido, a cidade de Jundiaí também passou a ser um centro ferroviário de destaque, por onde era obrigatório o tráfego de toda e qualquer tipo de mercadoria, do que resultavam muitas disputas entre empresários e cafeicultores⁷².

Passado 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 atestava e justificava tanto a estratégia pensada por Mauá, como também a validade da avaliação contemporânea do Engenheiro José do Nascimento Brito.

Tal situação impeliu o governo a alterar sua política nesse setor. 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 pelo governo⁷³. Essa participação mais direta do governo, ainda no período imperial, parece ter sido equivocada. Na percepção de Ransolin (1999, p. 26 e nota 16):

⁷²Para maiores informações a esse respeito ver o trabalho de Calvo (1994, p. 18-23); e sobre detalhes da história da ferrovia ver Cunha (1909, p.309-324).

⁷³Em 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 Viação Férrea do Rio Grande do Sul, ao avaliar os serviços da *Compagnie Auxiliaire* na construção da linha Santa Maria-Passo Fundo. Segundo ele, o aumento de percurso era desnecessário e as condições técnicas péssimas, ocasionando

A política brasileira nunca obedeceu a um planejamento global, os chamados planos de viação nunca foram aplicados integralmente (Otoni, 1859; Rebouças, 1874; Bicalho, 1881, Comissão Oliveira Bulhões, 1882; Comissão Moraes Jardim, 1890; e outros regionais como de Ewbank da Câmara, 1874...). Na verdade, aos investidores estrangeiros não importavam os interesses econômicos internos do país e sim lucros rápidos. Só se interessavam pela subvenção quilométrica, acarretando linhas inviáveis financeiramente, desnecessárias e dispendiosas. Não esqueçamos que ainda acompanhavam vários outros benefícios, como a concessão às empresas de largas faixas de terras devolutas para a exploração e colonização.

No período após 1868, e pelo menos até 1875, outros empreendimentos ferroviários eram levados a efeito, como no caso da Estrada Central da Bahia; Estradas Férreas de Campos a São Sebastião e de Macaé a Campos, no Rio de Janeiro; e de Porto Alegre à Novo Hamburgo, no Rio Grande do Sul⁷⁴.

Nesse período, entre as principais obras estavam àquelas realizadas em Minas Gerais, considerada uma das mais importantes províncias do país devido a sua produção mineral. Segundo Cargozinho (1989, p. 13; 18), em 19 de julho de 1872, pela Lei Provincial Nº. 1.914 foi criada a *Estrada de Ferro Oeste Minas*, que se interligava na localidade de Sítio com a *Central do Brasil*. Previa o contrato juros de 4% sobre um capital invertido de 4.000 contos de réis, cuja obra seria de responsabilidade dos empreendedores José Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira⁷⁵.

Entre 1875 e 1889 a extensão das linhas no país saltou de 1.600 para pouco mais de 6.000 quilômetros⁷⁶. Mas, já nos primeiros anos da República, passou para mais de 9.500 quilômetros, extensão que permitia a interligação do Rio de Janeiro a outros 13 Estados do Brasil. Essa expansão está vinculada diretamente a certos polos de desenvolvimento econômico, tais como os do Sudeste, já incipiente no processo de industrialização e com vínculos firmados no comércio internacional.

Porém, com o estabelecimento de um plano de economia dos gastos estatais no período de 1896-1900, o número de novos quilômetros de linhas caiu drasticamente.

dificuldades ao tráfego, além da conservação ser difícil e dispendiosa (In: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1920**. Porto Alegre: s.ed., 1921, p. 6-7).

⁷⁴Informações tomadas de sínteses históricas, elaboradas pela Assessoria Regional de Relações Públicas da Rede Ferroviária Federal S.A. – Regional Sul (autores não identificados). Sem data. Material encontrado no Museu do Trem, como parte do Espólio da extinta R.F.F.S.A., com os títulos “A Evolução das Ferrovias no Brasil” e “Origens e Causas da criação da RFFSA”, disponíveis nas Pastas A-Z Nº. 1.

⁷⁵Já em fins do século XIX, Minas Gerais era servida por uma rede de ferrovias formada pela *Estrada de Ferro Oeste Minas*, *Estrada de Ferro Muzambinho*, *Viação Férrea Sapucaí*, e outras arrendadas que formavam a Rede de Viação Sul Mineira.

⁷⁶Segundo “Histórico” do DNIT, em 1884 o país possuía 6116 km de estradas construídas.

Situação que somente passou a ser revertida entre 1903 e 1910, quando foram retomados os empreendimentos no setor ferroviário⁷⁷.

Das novas obras, destaca-se a construção da Estrada de Ferro Bauru-Cuiabá, autorizada pelo Decreto Nº. 5.349, de 18 de outubro de 1904. Esta ferrovia foi considerada à época uma linha de penetração de longo curso, pois ao mesmo tempo em que ligava a região central do Brasil ao porto de Santos adquiria importância política e estratégica. Isso por que, ao seguir o Vale do Tietê em direção ao salto de Urubupungá, na divisa com o rio Paraná, atingia as fronteiras com a Bolívia, Paraguai e Argentina.

Em 1910 ocorreu a inauguração parcial da Ferrovia Madeira-Mamoré, uma das obras ferroviárias mais polêmicas da história brasileira. Na opinião de Cunha (1909, p.463), reconhecendo que essa foi uma construção de altos custos financeiros e de elevadas perdas humanas, globalmente grandiosa e ao mesmo tempo trágica no seu conjunto, mesmo assim foi um empreendimento de indiscutível importância econômica e estratégica para o país⁷⁸. Para esse intento se concretizar, em 1872 foi organizada em Londres a *Companhia Madeira-Mamoré Railway*, que foi autorizada a funcionar no país pelo decreto Nº. 5.073, de 20 de agosto daquele ano. Em 1881 a concessão foi considerada caduca, em função do estado de falência da companhia. Em 1882 foram retomados os trabalhos visando o estudo de condições técnicas para efetivar a obra, cuja extensão estimada era de aproximadamente 340 quilômetros.

Somente em 1905 houve concorrência para a dita construção, que foi concluída a duras penas após cinco anos. A iniciativa coube ao megaempresário norte-americano Percival Farquhar, que em 02 de agosto de 1907 constituiu a empresa *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré Railway Co.* com um capital de 11 milhões de dólares, cujo montante foi dividido com outras duas empresas de sua propriedade: a *Brazil Railway Co.* e a *Port of Pará*. Juntamente com a concessão da ferrovia, Farquhar tomou posse de milhares de quilômetros quadrados de seringais localizados na beira da linha da estrada de ferro,

⁷⁷Nesse período de dificuldades ocorreram diversos arrendamentos pela União, como no caso da *Estrada de Ferro do Paraná*, arrendada em 13 de dezembro de 1904, com sua linha principal (301 km), e seus prolongamentos e ramais, ao Engenheiro Carlos João Tijord Westerman; também da *Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé*, arrendada pela União, em 19 de junho de 1905 à *Compagnie Auxiliaire*, após ter sido retomada da concessão feita à *Southern Brazilian Rio Grande do Sul* (linha principal – 283 km); e, entre outras, a *Estrada de Ferro Santa Maria-Uruguaí*, arrendada à *Auxiliaire* em 19 de junho de 1905 (linha principal – 355 km), retomada da concessão inicial à companhia *Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*.

⁷⁸Questão extremamente polêmica que se tornou um dos temas mais discutidos durante o governo do presidente Hermes da Fonseca (1910-1914), cujas repercussões têm gerado na atualidade atenção mais esmerada dos historiadores.

que totalizavam área maior que muitos países europeus. Com isso, estava evidente qual era o verdadeiro interesse do empresário nesse empreendimento de alto risco⁷⁹.

O extremo oeste e noroeste paulista, também no ano de 1910 foi contemplado com importantes obras ferroviárias. Entre outras iniciativas cabe destaque o funcionamento da empresa *Noroeste do Brasil*, que se estendia do centro do Estado de São Paulo até a divisa com o Estado do Mato Grosso. Ainda nesse ano a *Estrada de Ferro Leopoldina* completava a ligação Niterói-Campos, no Rio de Janeiro e a *Estrada de Ferro Central do Brasil* atingia Pirapora, na margem direita do rio São Francisco. Nesse período aconteceu também a conclusão da estrada ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul⁸⁰, pelo tronco Itararé-Santa Maria-Porto Alegre, que permitiu o acesso a outros pontos do centro do país e a ligação com o Uruguai, através da cidade de Santana do Livramento.

De 1911 a 1915 foram entregues mais 5.180 km ao tráfego. Mas, com o advento da Primeira Grande Guerra, novamente houve decréscimo de construção das estradas de ferro no Brasil, o que se evidencia pelos 1.916 km inaugurados entre os anos de 1916 e 1920, em função das dificuldades de obtenção de capitais e disponibilidade de compra de equipamentos.

E, no período entre guerras, de 1920 a 1940, apenas mais 5.691 quilômetros de linhas foram acrescentados à malha ferroviária brasileira⁸¹. A estrada de maior repercussão construída nessa época foi da Companhia Vale do Rio Doce criada em 1942, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória-Minas construída em 1903. Destinada a transportar inicialmente a produção mineral de Itabira, em Minas Gerais, até o Porto de Vitória, no Espírito Santo, no decorrer dos anos teve aumentada a sua quilometragem para atender novas áreas de exploração mineral no norte do Brasil.

Com o advento da Segunda Grande Guerra mundial o sistema ferroviário nacional passou a conviver com sérias dificuldades. Entre elas o custo do material usado no sistema, quase todo ele importado e indispensável ao serviço e ao reequipamento das

⁷⁹Cf. Kliemann (1977, p. 174).

⁸⁰*Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande*, concessão da União regulamentada pelos Decretos Nº. 10.432, de 9 de novembro de 1889, Nº. 3.947, de 7 de março de 1901 e Nº. 6.533, de 20 de junho de 1907. É importante observar que no ano de 1906 esta ferrovia foi adquirida pelo empresário norte-americano Percival Farquhar, como parte de seus vários investimentos no Brasil.

⁸¹Segundo levantamento do DNIT (In: "Histórico das Ferrovias"), o Brasil possuía 29.000 quilômetros em 1922, e alcançou 37.000 no ano de 1950.

estradas, além dos preços elevados dos combustíveis, como era o caso do carvão e óleos lubrificantes importados, bem como questões tarifárias e de pessoal.

Tal situação levou o Presidente Getúlio Vargas a determinar medidas de saneamento do sistema ferroviário, visando a sua reorganização e reaparelhamento. Coube a Inspetoria Federal de Estradas (IFE), órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas, gerir as políticas públicas do setor. Em 1941 essa inspetoria foi transformada em Departamento, que pelas peculiaridades do transporte ferroviário originou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF).

A partir de então, com os novos arranjos de mercados e adoção de tecnologias mais avançadas, aliadas aos problemas gerados pela inflação cambial, fizeram com que a quilometragem de linhas férreas tivesse pouco incremento. Inclusive, em função das alternativas ligadas ao setor rodoviário, considerado prático e eficiente, o qual se expandia em diversas partes do Brasil.

Portanto, a perspectiva inicial de integração nacional por vias férreas já começava a apresentar indícios de superação. A partir dos anos 50 do século XX passavam a predominar os ideais de um desenvolvimento planejado, que exigiam racionalização de custos, com reflexos diretos nos investimentos do transporte ferroviário nacional o que incluiu a suspensão de obras, desativação de ramais não lucrativos e reformulação do gerenciamento das empresas concessionárias estadualizadas.

1.2 O Sistema Ferroviário no Brasil Meridional

A fase mais importante da implantação e da expansão de ferrovias no Brasil meridional ocorreu nas décadas finais do período monárquico e primeiros anos da República. Os estudiosos do tema concordam que o transporte ferroviário foi fator determinante para a superação do agrarismo econômico, assim como também contribuiu para a afirmação de uma nova mentalidade, própria da urbanização e das novas relações sociais e culturais que ajudou a provocar entre os habitantes da região.

O foco político-governamental dado ao processo priorizou o avanço de linhas férreas do Sudeste em direção ao Rio Grande do Sul. A Província localizada no extremo do país possuía importância estratégica considerada fundamental por estar junto às

fronteiras do Uruguai e Argentina, e próxima ao Paraguai. Como visto anteriormente, essa intenção já fora manifestada na Regência, quando dos planos para construção das primeiras estradas ferroviárias no país.

Nessa época, ou seja, no terceiro quarto do século XIX, as Províncias do Paraná e de Santa Catarina eram áreas de incipiente desenvolvimento, ainda praticamente subpovoadas. Essa realidade determinou que o Rio Grande do Sul fosse o principal local de implantação de ferrovias no sul do país, pois desde o século XVIII já apresentava ocupações populacionais perenes.

Os avanços da economia capitalista no mundo ocidental, como no caso dos negócios norte-americanos e ingleses na América Latina, fizeram despertar na elite brasileira ligada às atividades do comércio internacional, o interesse em relação à produção agrária sulina, que, no entanto, apresentava muitos problemas de escoamento devido à falta de vias terrestres.

Por outro lado, superado o período belicista na região platina após a Guerra do Paraguai, havia a possibilidade dessa produção sulina ser exportada através dos portos de Montevideu e Buenos Aires⁸², já que no Uruguai e Argentina o sistema ferroviário estava consolidado, com ramais que atingiam as fronteiras do Brasil, em especial no Rio Grande do Sul, em diferentes pontos. Foi nesse sentido, estratégico inicialmente, mas predominantemente econômico logo depois, que foi pensada a construção de ferrovias nas três províncias do sul do Brasil. A ideia principal das autoridades governamentais era ligá-las a São Paulo por um meio rápido, eficiente e pouco oneroso ao Estado.

Conforme Cunha (1909, p. 349-350) esta extensa ferrovia de 2.964 km distribuía-se em duas grandes linhas e três ramais, sendo, respectivamente, as linhas de Itararé ao Rio Uruguai, na divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul e a do Porto de São Francisco até o Rio Iguaçu em Santa Catarina; e os ramais de alcance dos rios Paranapanema, do Ivahy e do Piquiri no Paraná. Linhas e ramais que o autor considera como “uma das mais importantes artérias ferroviárias do Brasil”, justamente pela sua ocupação estratégica de espaços.

Em que pese os planos terem sido formatados na época monárquica, o efetivo impulso de concretização da expansão ferroviária no sul do Brasil foi dado pelos

⁸²Como era o caso do charque gaúcho.

republicanos. Isso veio a acontecer durante as primeiras três décadas da República, momento em que o sistema ferroviário nacional foi consolidado.

Na região, o Rio Grande do Sul tinha a base de seu progresso ligado à economia agrária, cujo sistema de produção estava assentado no latifúndio com predominância das atividades extensivas da pecuária. As áreas industriais da zona colonial próxima a Porto Alegre recém encontravam-se em estágio de implantação. Nesse sentido, levando em conta o espaço geográfico e as condições históricas do povoamento, Isaia (1983, p. 47)⁸³ aduz que no extremo meridional do Brasil essa realidade foi “bem mais modesta e sossegada, embora tenha sido notória a alteração econômica e social que ela começou a processar”.

O impacto provocado pela implantação de ferrovias no Estado contribuiu rapidamente para reversão da realidade agrarista pré-capitalista vigente, o que com o tempo veio a favorecer certo equilíbrio entre os setores primário, comercial e industrial, como pode ser atestado nos estudos sobre a economia gaúcha na República Velha⁸⁴. Porém, no que diz respeito a estudos mais densos sobre os impactos sociais provocados pela ferrovia, esses praticamente inexistem⁸⁵. Naquela época a sociedade gaúcha estava polarizada em extremos bem distintos: de um lado abastados proprietários de terras e do outro uma grande massa de trabalhadores rurais dependentes. A burguesia era ainda incipiente, somente ganhando destaque no início do século XX, o que favoreceu o crescimento da indústria e do comércio regional, momento em que ganhou projeção a formação do proletariado urbano em cidades como Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

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 integração da Província ao restante do país. Bem como, para manter uma rota comercial terrestre que facilitasse a integração econômica com outras regiões. Portanto, mesmo que as elites gaúchas desejassem influir na localização dos trechos ferroviários, através de pressões junto ao governo e aos parlamentares da província, as construções

⁸³In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**. O autor faz analogia ao caso norte-americano de ocupação do Oeste.

⁸⁴Entre outros, ver os textos de Heloísa Jochins Reichel, sobre a industrialização gaúcha, e de Geraldo Müller, sobre a economia política gaúcha. In: de Dacanal e Gonzaga (1979, p. 255-275; 358-402).

⁸⁵A não ser em estudos correlatos, como no caso de Harres (1996) e Máximo (1979).

atenderam principalmente metas traçadas há muito tempo pelas políticas governamentais da monarquia.

Assim, coube ao Engenheiro José Ewbank da Câmara⁸⁶ a elaboração de um plano viário, no ano de 1872, o qual foi aprovado pela Assembleia Geral do Império no ano seguinte, colocando o transporte ferroviário como prioritário para concretizar a integração da região meridional ao restante do Brasil⁸⁷.

Nesse plano já estavam previstas as obras da ferrovia de Porto Alegre até Uruguaiana, que visava o acesso com a fronteira da Argentina, obras da linha Pelotas-Rio Grande até a cidade de Bagé, com conexão em São Gabriel, pretendendo atingir a fronteira uruguaia; e outra, 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.

Mesmo atendendo as preocupações de ordem estratégica, tais ferrovias ao serem construídas facilitariam o progresso econômico de algumas regiões ligadas às atividades de pecuária mais ao sul, e de agricultura mais ao norte. O que, da mesma forma, contemplaria os empresários da área colonial do vale dos rios dos Sinos e Caí.

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 decorrência do seu conhecimento prévio da realidade sulina, e por ter estudado os traçados e os planos ferroviários dos países da região do Prata. Sua proposta trazia como preocupação básica a necessidade de uma resposta imediata às imposições geopolíticas da segunda metade do século XIX, devido à vulnerabilidade das extensas fronteiras do Brasil, que no Sul estavam mais ameaçadas de invasões militares e afetadas pelas práticas do contrabando.

Nesse projeto destacava-se a questão logística, em que os municípios de São Gabriel e Alegrete possuíam posição privilegiada. São Gabriel, na época uma referência

⁸⁶Conforme *Nota Biographica* de Manuel Fernandes Figueira, publicada em 1908, inserida no trabalho de Dias (1986, p. 21-25), Ewbank da Câmara era gaúcho, nascido em Porto Alegre em 1843. Na sua vida profissional, entre outros trabalhos, foi o responsável pela construção do cais do Porto de Rio Grande, entre os anos de 1869 e 1871; consultor técnico do Ministério da Agricultura e responsável técnico pela Estrada de Ferro de Pernambuco; no ano de 1889 dirigiu a Estrada de Ferro D. Pedro II, e após foi engenheiro chefe e Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil.

⁸⁷Conforme Ransolin (1999, p. 37), Ewbank da Câmara priorizava em seu plano a possibilidade de defesa das fronteiras meridionais do Brasil em função de uma permanente ameaça *platina*, devido a querelas de longa data existentes com os países vizinhos, como fora a mais recente delas, a Guerra do Paraguai, encerrada havia apenas dois anos da publicação de seu plano.

militar na província, deveria ser o polo ferroviário central de ligação entre as ferrovias a serem construídas, como seriam as linhas e ramais que ligariam e/ou partiriam desse entroncamento para Rio Grande, Pelotas, Bagé, Santana do Livramento, Uruguaiana, São Borja, Porto Alegre e norte da província, visando a ligação com o centro do país⁸⁸.

Seguindo orientações militares, como foi, entre outras, as do General Manuel Luiz Osório (Marquês do Herval), Ewbank da Câmara projetou o início das obras a partir de Rio Grande, na chamada Linha Sul, percorrendo a fronteira próxima à República do Uruguai; e outra denominada Linha Principal, que partiria de Porto Alegre em direção ao centro da Província. A discordância existente era apenas em relação ao ponto central de entroncamento das diferentes linhas, já que o general Osório sugeriu que Santa Maria fosse o local escolhido, por estar localizada em área menos vulnerável, distante das fronteiras.

Esta, contudo, não era posição de Ewbank da Câmara e também do General Manuel Marques de Souza (Conde de Porto Alegre), que optavam pelo município de São Gabriel, já que no centro da província haveria competição com o transporte fluvial e pouco atrairia investimentos à produção, pois os caminhos terrestres eram precários⁸⁹.

De acordo com Dias (1986, p. 35), as discussões do referido projeto ganharam importância na Assembleia Geral do Império, especialmente pelos abalos ainda sentidos no país decorrentes das guerras contra Uruguai, Argentina e Paraguai. Entretanto, reconheciam os parlamentares brasileiros que havia necessidade urgente da construção de vias férreas que permitissem facilidades de acesso às fronteiras.

[...] As discussões conduziram a um consenso quanto à construção de uma rede ferroviária voltada para os interesses de segurança. A 10 de setembro de 1873, o imperador sancionou o decreto 2.397, que autorizava a construção de duas linhas que partiriam em direção a pontos estratégicos da fronteira, uma saindo de Porto Alegre e outra de Rio Grande. Foi liberado um crédito de 40.000:000\$000 para estudos e trabalhos preliminares e ficou estabelecido um teto máximo do custo para cada linha não podendo ultrapassar a quantia de 40.000:000\$000.

Para dar início às construções o governo poderia buscar empréstimos no exterior, conforme o montante necessário estabelecido para cada obra, e às empresas

⁸⁸Sobre essa questão ver a análise de Elmar M. da Silva (In: Dacanal e Gonzaga, 1979, p. 67-70).

⁸⁹Conforme Dias (1986, p. 35-35) outros militares igualmente opinaram, como o Brigadeiro José Antônio Correia da Câmara (Visconde de Pelotas), F. A. Raposo, Duque de Caxias e o Coronel Deodoro da Fonseca, que concordavam com a construção dos troncos “Sul” e “Principal”.

concessionárias seria assegurado a garantia de juros anuais de 7% para remunerar o capital invertido.

Os estudos e projetos de Ewbank da Câmara foram, portanto, o marco que impulsionou a construção da rede ferroviária gaúcha. Da mesma forma, Ewbank da Câmara pensou a respeito do povoamento do interior do Rio Grande do Sul, ao que propôs 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 função da tradição militar que possuíam⁹⁰.

Em parte, assim ocorreu, depois de terem se estabelecido nas áreas coloniais da serra do nordeste gaúcho e vale dos rios dos Sinos e Caí, onde desenvolveram a agricultura, a indústria e o comércio, começaram a adentrar no interior da Província seguindo em direção à Depressão Central, Planalto e Missões, geralmente orientados pelos trajetos ferroviários.

Essa penetração foi planejada e autorizada pelo governo brasileiro através de colônias de povoamento. Assim, por exemplo, foi o caso dos italianos que em diferentes lavas se estabeleceram no Rio Grande do Sul, estabelecendo-se entre outros municípios, no de Santa Maria no ano 1877, onde constituíram o 4ª núcleo de imigração. Do mesmo modo ocorreu também com eslavos, russos e judeus.

Os alemães, por terem sido pioneiros na imigração no Rio Grande do Sul, a partir de 1824 já estavam espalhados por várias localidades da província, dedicando-se com mais intensidade aos trabalhos de indústria e comércio. Foram estes imigrantes os primeiros trabalhadores das ferrovias construídas na Província, destacando-se principalmente nos trabalhos que exigiam maior grau de especialização.

Com o tempo, também os italianos passaram atuar nas empresas ferroviárias do Estado. Assim, parte do contingente do operariado ferroviário gaúcho 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, e nas oficinas de reparo e manutenção, como as de Santa Maria (segue figura),

⁹⁰Cf. Dias (1986, p. 42).

Gravataí, Garibaldi e Rio Grande, aonde desempenharam atividades de artífices em trabalhos de caldeiraria, fundição, carpintaria, eletricidade, etc⁹¹.

Há que se destacar, como se percebe no material iconográfico, que havia entre esses trabalhadores operários afro-brasileiros. Certamente em número reduzido, e, geralmente, oriundos de fazendas localizadas próximas às estradas de ferro.

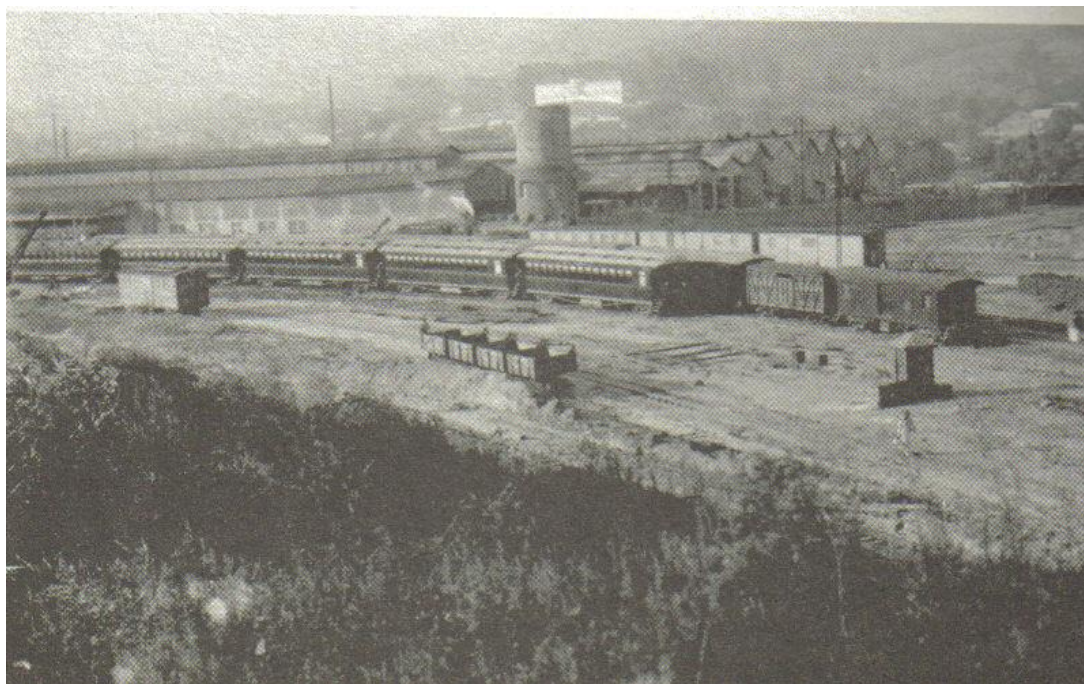


Figura 1 - Oficinas Centrais e Pátio de Manobras – Santa Maria (Estúdio Foto Cezar – 1930. In: Marchiori e Noal Filho, 1997, p. 240).

A participação dos imigrantes na construção da malha ferroviária gaúcha tem dupla importância. Ou seja, por ter contribuído com o avanço das práticas econômicas capitalistas no sul do Brasil, quando desejaram efetivar relações de comércio entre as zonas coloniais e a Capital do Estado e o interior, e por terem se constituído em mão-de-obra especializada e socialmente ativa no contexto no contexto das relações de trabalho ferroviário.

⁹¹Pela documentação analisada, nota-se uma grande quantidade de sobrenomes italianos e alemães que atuaram na ferrovia gaúcha desde a sua implantação.

1.2.1 Capital Estrangeiro e as Estradas Pioneiras no Rio Grande do Sul

Após muitas discussões na Assembleia Provincial nos anos 60 do século XIX, a respeito de novas alternativas para o escoamento da produção das áreas coloniais em direção ao porto da Capital⁹², foi promulgada a Lei Nº. 599, de 10 de janeiro de 1867, pelo Presidente João Sertório. Complementada pela Lei Nº. 685, de 27 de agosto de 1869, permitia ao governo provincial dar cabo às providências para a implantação de estradas de ferro no Rio Grande do Sul.

Por meio de um termo de contrato coube ao empresário escocês John Mac Ginity⁹³, construir e explorar a primeira estrada de ferro gaúcha. 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 obra⁹⁴ e aumentava os juros sobre o capital investido, esse logo reduzido para um valor de 1.800 contos de réis.

Em 26 de novembro de 1871 foram iniciados oficialmente os trabalhos de construção da ferrovia, que passou a ser denominada *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 cidade de São Leopoldo, numa extensão de 33,7 quilômetros. O trecho até Novo Hamburgo com 9,6 quilômetros foi inaugurado em 1º de janeiro de 1876. A bitola entre os trilhos da estrada era de 1,067 metros⁹⁵.

De acordo com Ransolin (1999, p. 31-35), a construção dessa ferrovia pioneira apresentou, nos debates para a aprovação do seu trajeto, interesses dissonantes entre setores do latifúndio e os prósperos comerciantes da área colonial serrana e das proximidades de Porto Alegre. Os primeiros sentiam-se prejudicados pela sua

⁹²A esse respeito ver Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul (s.d., p. 24 e 27).

⁹³Segundo Isaia (In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**, 1983, p. 48), este empresário chegou ao Brasil em 1842, vindo a se naturalizar brasileiro em 1860, após ter atuado na Marinha brasileira, a serviço do Imperador Pedro II. Trabalhou no Rio Grande do Sul na exploração de jazidas de carvão, chumbo e ferro, especialmente nos municípios de São Leopoldo e Porto Alegre. Este, para organizar a empresa que construiu a primeira estrada de ferro do Estado, lançou a venda de ações nessas cidades, ao preço unitário de 5 libras esterlinas, condição que permitia até pessoas de menos posse adquiri-las.

⁹⁴Inclusive com o estreitamento da bitola entre trilhos, para diminuir os custos.

⁹⁵Conforme Silveira (1998, p. 58), o prolongamento da linha estendeu-se até a cidade de Taquara, e foi inaugurado em 15 de agosto de 1903. Pelo Decreto Nº. 5.449, de 6 de junho de 1905, esta ferrovia passou para a administração da União.

localização não privilegiar o interior mais ao centro da Província, enquanto os demais teriam atendido uma aspiração que, mais tarde, demonstrou-se crucial para o progresso da região.

Os ingleses eram, em princípio, os maiores beneficiados com o empreendimento. Investiram os recursos necessários e asseguraram a contrapartida do pagamento de juros. Em verdade, para os empresários as condições de administração da companhia concessionária pouco importava, fato que desde o início gerou problemas na prestação de serviços à comunidade da região atendida pela ferrovia.

Nesse sentido, a concessão da estrada *Porto Alegre and New Hamburg* é um bom exemplo desse desinteresse gerencial. Os concessionários assim procediam em virtude do desleixo do próprio governo imperial, inoperante na fiscalização dos termos contratados. Quanto a isso, Ransolin (1999, p. 34), afirma:

Basicamente estão concentradas nessa linha pioneira todas as questões que afetaram o posterior desenvolvimento das ferrovias. Para alguns o descaso do estado, desejos particularistas das elites, interesses meramente financeiros dos ingleses levaram à adoção do que seria um sistema de transporte moderno e algo caro e inoperante que, embora tenha trazido algumas vantagens teve um custo muito elevado. Outros autores são otimistas: apesar das enormes despesas a ferrovia teria cumprido um papel positivo no desenvolvimento da região.

A segunda ferrovia gaúcha construída foi a *Estrada de Ferro de Rio Grande-Bagé*, aprovada pelo Decreto Imperial Nº. 3.924, de 3 de agosto de 1867, que tinha por meta estabelecer um trajeto entre a cidade de Rio Grande e as jazidas carboníferas de Candiota, no município de Bagé. Conforme Silveira (1998, p. 59), essa linha foi inaugurada em 02 de dezembro de 1884, e foi concedida a empresa *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company*.

Anteriormente, pelo Decreto Nº. 5.565, de 14 de março de 1874, fora aprovada a construção do trajeto Rio Grande-Cacequi, cuja obra, depois de alguns contratempos, foi iniciada pela *Compagnie Imperiale Chemins de Fer du Rio Grande do Sul*. Empresa organizada em Paris, que em 1881, pelo Decreto Nº. 8.346, de 24 de dezembro, obteve a concessão da rota Bagé a Cacequi⁹⁶. Em 17 de fevereiro de 1883, pelo Decreto Nº. 8.887 houve a fusão da *Compagnie Imperiale* com a *Southern Brazilian Rio Grande do*

⁹⁶Cf. Amaral (1970, p.15-22) e Silveira (1998, p. 58-59).

Sul Railway Company. Em 8 de outubro de 1900 foi inaugurado o trecho entre São Sebastião e São Gabriel que completava o ramal, totalizando 410 quilômetros de extensão⁹⁷.

Porém, a mais importante estrada de ferro construída ao longo da história do Rio Grande do Sul foi a *Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana*, que teve origem no Decreto Imperial Nº. 2.397, de 10 de setembro de 1873. Conforme Isaia (1983, p. 50)⁹⁸, esta estrada foi projetada para cortar a Província, interligando o litoral com a fronteira oeste. Em contrato assinado no mesmo ano, coube aos empreiteiros Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira Pena e Caetano Furquim de Almeida a responsabilidade por tal obra. Mas, somente em 1878 tiveram início os trabalhos sob a chefia do engenheiro Firmo José de Mello, a partir da margem do Rio Taquari em direção ao centro da Província, passando por Cachoeira do Sul⁹⁹ e chegando ao município de Santa Maria em 13 de outubro de 1884¹⁰⁰.

No dizer de Beltrão (1979, p.328), baseado nas informações dos Anais do Conselho Intendencial de Santa Maria, em 15 de outubro de 1885 “é solenemente inaugurado o trecho ferroviário Margem do Taquari, atual General Câmara, a S. Maria, pelo Vice-Presidente em exercício da Província, Dr. Miguel Rodrigues de Barcelos, com bailes, banquetes, passeatas, etc. Antes de inaugurada oficialmente, correram trens de carga”. Contudo, quando do início da Revolução Federalista em 1893 os trabalhos foram suspensos. Somente cinco anos depois a estrada alcançou a cidade de Cacequi¹⁰¹.

Essa interrupção, e outras dificuldades para construção de novos trechos, fizeram com que o governo federal repensasse sua política viária para as estradas de ferro no Rio Grande do Sul.

⁹⁷Em 1881, o Ministro Buarque de Macedo, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, havia decidido que a cidade de Cacequi seria o ponto de entroncamento da estrada de Ferro Rio Grande-Bagé com a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, a despeito da vontade dos habitantes de São Gabriel. Essa decisão proporcionou o crescimento de Cacequi, que juntamente com Rio Grande e Santa Maria, passou a constituir um núcleo ferroviário de grande importância no Estado (Cf. Amaral, 1970, p. 19).

⁹⁸In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**.

⁹⁹Trecho inaugurado em 7 de março de 1883.

¹⁰⁰Em 10 de setembro de 1885 os trabalhos de construção foram dados como concluídos, quando os trilhos alcançaram o pátio de manobras da estrada, em Santa Maria.

¹⁰¹Em seu estudo, Antônio Isaia (In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**, 1983, p. 59-61) apresenta detalhes de um manuscrito de contrato firmado entre o empresário santa-mariense Serafim Bolli e o Diretor da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, Engenheiro Antonio Cândido de Azevedo Sodré, firmado em 1893, cujos termos, na opinião do autor, “revelam o espírito reinante naquela época, onde a rigidez dos costumes e um alto sentido de economia e responsabilidade marcavam os atos da vida pública e particular”. A esse respeito, Amaral (1970, p. 39-42) apresenta exemplos de medidas governamentais e dos empreiteiros, sobre redução de custos nas obras, de diminuição de pessoal, utilização de carvão nacional ao invés do importado, etc.

1.2.2 A *Compagnie Auxiliaire* e a Interligação das Ferrovias Gaúchas

Com a volta da normalidade política no Rio Grande do Sul tornou-se possível a retomada dos trabalhos ferroviários no Estado. Como primeira medida adotada foi realizada uma concorrência pública pelo governo federal em 9 de janeiro de 1897, visando o arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, da qual saiu vencedor Afonso Spee. Esse empresário era representante dos interesses belgas da *Société Générale pour Favosier l'Industrie Nationale*, que tinha sede em Bruxelas, cuja empresa do setor ferroviário denominava-se *Compagnie Générale de Chemins de Fer Secondaire*¹⁰².

Essa empresa, que era muito reconhecida pelos serviços ferroviários que prestava na Europa, organizou, à época, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* para atuar no Rio Grande do Sul¹⁰³. Uma sociedade anônima constituída para administrar a *Estrada de Ferro Porto-Alegre-Uruguaiana*, após feita a assinatura do contrato previsto pelo Decreto Nº. 2.884, de 25 de abril de 1898¹⁰⁴.

Contava a nova subsidiária da *Compagnie Générale* com um capital de 4,5 milhões de francos¹⁰⁵. No dizer de Dias (1986, p.102), “forma-se uma nova empresa recorrendo a artifícios comuns à época, como a aquisição de um direito para posterior negociação e a utilização de nacionais em cargos diretivos no intuito de atenuar a imagem estrangeira e facilitar o trânsito nas esferas políticas”. Entre os acionistas, apenas um brasileiro, o engenheiro João Teixeira Soares que viria a ser o administrador da empresa¹⁰⁶.

Mais tarde, em 06 de junho de 1905 foi assinado novo contrato com a *Auxiliaire*, quando, então, ocorreu a unificação completa da rede ferroviária sul rio-grandense, sob a inspiração do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, o gaúcho Lauro Severiano

¹⁰²À época, esta concorrência teria gerado certa polêmica, em função do interesse do governo gaúcho em assumir a rede de ferrovias do Estado. Mas, segundo Dias (1986, p. 101), o governo federal não pretendia estatizá-las em função do ônus que o Estado deveria assumir. Essa questão, entre outros motivos, afetou as relações políticas entre governo estadual e o federal. A esse respeito ver os trabalhos de Franco (1996, Capítulo 18) e Axt (2001).

¹⁰³Concessão obtida pelo Decreto Nº. 2.830, de 12/03/1898.

¹⁰⁴Cujo termo de entrega foi assinado em 03/05/1898. A esse respeito, ver os trabalhos de Dias (1986 p. 99-103) e Cunha (1909, p. 23; 417-427).

¹⁰⁵Cf. Dias (1986, p. 101), era um capital equivalente a 180 mil libras esterlinas, dividido em 9.000 ações preferenciais, adquiridas por 27 pessoas físicas e jurídicas e 12.000 ações ordinárias. Os dividendos assegurados eram de 4 a 12% anuais.

¹⁰⁶Acionista, detentor de 200 ações preferenciais.

Müller, durante os governos do Presidente Rodrigues Alves, e do governador do Rio Grande do Sul, Antônio Augusto Borges de Medeiros. Naquele momento, previu Borges de Medeiros: “Dentro de pouco mais de três anos estará fechada a rede, com um tráfego de cerca de 2000 quilômetros”¹⁰⁷.

Surgia assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (V.F.R.G.S.), uma concessão pública administrada por empresa constituída por capitais privados. Entre os termos a serem cumpridos pela *Compagnie Auxiliaire*, dispostos no referido contrato, destacavam-se: o arrendamento das linhas Margem do Taquari-Cacequi, Cacequi-Bagé, Rio Grande-Bagé¹⁰⁸, Santa Maria-Passo Fundo, Porto Alegre-Novo Hamburgo, Novo Hamburgo-Taquara e a obrigação de conclusão das linhas Cacequi-Uruguaiana, Entroncamento para Santana do Livramento, Margem do Taquari-Rio dos Sinos, Ramiz Galvão-Santa Cruz¹⁰⁹ e Caxias-Montenegro.

Para levar adiante seus planos de expansão no Rio Grande do Sul, bem como cumprir o que havia sido contratado com o governo federal, os belgas deram início a uma série de obras visando atingir tal intento, especialmente no prolongamento da *Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana*. Assim, no ano de 1907 foi inaugurado o trecho entre Cacequi e Alegrete, e ainda no final desse ano a estrada alcançou o município de Uruguaiana¹¹⁰.

Após a conclusão da estrada, considerada uma linha tronco, a qual partia do Vale dos Sinos, interligada com a Estrada Porto Alegre-Novo Hamburgo, e atingia Uruguaiana, foram construídas outras vias férreas de menor dimensão, denominadas ramais, como no caso o de Ramiz Galvão-Santa Cruz, com 33 km, inaugurado em 1905; Montenegro-Caxias, com 217 km, passando por Carlos Barbosa, e completado em toda sua extensão em 1910.

¹⁰⁷Citado por Kliemann (1977, p.168-169). A respeito das nuances políticas que envolveram o funcionamento das ferrovias no Rio Grande do Sul, especialmente a partir do governo de Júlio de Castilhos, e com maior destaque nos governos de Borges de Medeiros, ver a tese de Axt (2001).

¹⁰⁸Documento disponível no Museu do Trem em São Leopoldo - Termo de Entrega da *Estrada de Ferro Southern Brazilian Rio Grande do Sul à Auxiliaire*, datado de 05 de julho de 1905, com descrição dos locais de abrangência, equipamentos e estoques do almoxarifado.

¹⁰⁹Documento disponível no Museu do Trem em São Leopoldo - Termo de Entrega do ramal de Couto [atual Ramiz Galvão] à *Auxiliaire*, datado de 25 de setembro de 1905, conforme observância da cláusula I, alínea K, do Decreto Nº. 5.548, de 6 de junho de 1905.

¹¹⁰Cf. Amaral (1970, p.46-47).

Nos anos de 1909 e 1910 foram inaugurados, respectivamente, os trechos de Montenegro-Rio dos Sinos e Montenegro-Santo Amaro¹¹¹, momento em que foi completado o percurso terrestre ferroviário entre as cidades Porto Alegre Uruguaiana.

Outras linhas tipificadas como troncos, pela sua importância principal nas áreas do Estado onde foram construídas, também foram interligadas a Estrada Porto-Alegre-Uruguaiana. Foi o caso da Santa Maria-Marcelino Ramos e Rio Grande-Cacequi. E, a partir destas, outros ramais foram construídos, como o de Santana do Livramento, com 159 km, ligando aquela cidade à de Rosário do Sul, entre os anos de 1909 e 1910; Ramal de Dilermando de Aguiar até São Borja, somente completado em 1938, com extensão de 305 km; Ramal Alegrete até Quaraí, com 113 km, e somente concluído em 1939¹¹².

Por seu lado, a linha tronco Santa Maria-Marcelino Ramos fazia parte do trajeto idealizado há muito pelas autoridades do Império, cuja concessão foi obtida pelo engenheiro João Batista Soares no ano de 1889¹¹³ deveria ligar a Província de São Paulo ao Rio Grande do Sul, cuja meta era passar pelo Paraná e Santa Catarina até atingir a margem direita do Rio Uruguai. Com a República esta concessão foi confirmada pelo Decreto Nº. 305, de 07 de abril de 1890, e suas obras foram céleres em função dos interesses para sua imediata conclusão, tanto do governo federal, quanto dos governos estaduais.

Porém, no decorrer dos trabalhos, o trecho de Santa Maria até a cidade de Cruz Alta passou para a responsabilidade da empresa *Compagnie de Chemins de Fér Sud Ouest Brésilien*, organizada em 1891, e o trecho de Cruz Alta até a localidade do rio Itararé, no Estado de São Paulo, para a empresa *Companhia União Industrial dos Estados do Brasil*. Segundo Beltrão (1979, p. 365), em 13 de novembro de 1890, “são solenemente inaugurados os trabalhos da estrada de ferro S. Maria-Itararé, hoje S. Paulo-Rio Grande. Bate a primeira estaca o engenheiro Marcelino Ramos da Silva, presentes a Junta ou Comissão Intendencial, autoridades, comissão construtora e povo”¹¹⁴.

¹¹¹Nessa localidade, aquém da margem do Taquari, os passageiros que se dirigiam a Porto Alegre eram obrigados a uma baldeação, e por cerca de 60 quilômetros em navio a vapor se deslocavam pelo rio Jacuí até chegar na Capital. O mesmo acontecia no sentido inverso. Situação que perdurou de 1885 até 1910.

¹¹²A partir de 1920, já sob a administração estatal da VFRGS, as obras de construção de ramais eram feitas por empresas privadas contratadas para determinados trechos, sendo outros realizados por batalhões de engenharia da Brigada Militar do Rio Grande do Sul e do Exército brasileiro.

¹¹³Conforme Beltrão (1979, p. 377), coube originalmente ao Visconde César de Ferreira Pinto, fazendeiro residente em Santa Maria, contratar a construção do trecho ferroviário S. Maria-Cruz Alta, em data de 07/05/1893.

¹¹⁴Conforme o autor, integram a comissão construtora os engenheiros Adolfo Lindberg, José Pedro Vieira de Andrade, José Barbosa Gonçalves, Alfredo de Oliveira Graça, Eduardo de Alvarenga Peixoto, Manuel

Em 20 de novembro de 1894 foi aberto o tráfego de trens entre Santa Maria e Cruz Alta¹¹⁵. Em 31 de janeiro de 1898 era entregue o trecho até Passo Fundo, cujos trabalhos foram completados pela empresa belga *Sud Ouest Brésilien*. Segundo Silveira (1998, p. 61), em 1903 o governo do Brasil, por acordo firmado em Bruxelas, retomou a administração da estrada, repassando o arrendamento da ferrovia em 1905 para a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*¹¹⁶.

Já o trecho até o Rio Uruguai foi completado em 25 de outubro de 1910, com a chegada da linha na cidade de Marcelino Ramos. Coube a *Compagnie Auxiliaire*, como nova arrendatária, a conclusão dos trabalhos.

Em sequência, foram construídos os ramais até Ijuí e Santo Ângelo, inaugurados respectivamente em 1911 e 1921, com os trabalhos realizados pelos batalhões de engenharia do Exército brasileiro. O prolongamento de Santo Ângelo atingiu a cidade de Giruá em 1928, e desta até Santa Rosa, cuja inauguração aconteceu somente em 1940. A meta desejada, e não alcançada, era chegar até a fronteira com a Argentina na localidade de Porto Lucena, junto à margem esquerda do Rio Uruguai. Assim, a extensão total da linha tronco Santa Maria-Marcelino Ramos somou 532 quilômetros e o ramal Cruz Alta-Santa Rosa fez 181 quilômetros.

Contudo, muitos foram os problemas enfrentados pela companhia belga nesse grande projeto de interligação da malha das principais ferrovias gaúchas. Em especial, deve-se dar destaque aos financeiros, pois as obrigações de remessas anuais de juros aos acionistas europeus, que não desejaram a integralização de cotas da empresa, acabaram por inviabilizar as medidas de melhorias dos serviços e da modernização dos equipamentos.

Considerando-se toda a malha de ferrovias construída no Rio Grande do Sul se percebe os cuidados estratégicos de segurança em relação ao acesso às fronteiras, bem como junto aos espaços de produção agrícola e de pecuária. Realidade que atesta a

Gonçalves Pêssego, Fermino Âncora de Vasconcelos, José Costa Ribeiro, Brasília Campos, Cristiano Farias, Antônio de Melo Matos, Alfredo de Faria, José da Costa Araújo, Valdemar Nielssen e João Franck Kenvorty.

¹¹⁵De acordo com Beltrão (1979, p. 370) baseado em informação do historiador santa-mariense João Belém, em 04/01/1892 houve uma “inauguração política” da Estrada de Ferro S.Maria-Itararé, por Joaquim Francisco de Assis Brasil, como representante do *governicho*.

¹¹⁶Segundo Termo de Entrega, de 1º de julho de 1905, redigido em conformidade com o Decreto Nº. 5.548, de 6 de junho de 1905. Interessante nesse texto é a descrição do patrimônio detalhado que passava ao domínio da administração belga da *Auxiliaire*.

força política dos proprietários rurais gaúchos, os quais conseguiram com as ferrovias obter meios para a reversão econômica de áreas tradicionais e estagnadas.

Da mesma forma, verifica-se que a quantidade de obras realizadas por inúmeras empreiteiras e forças públicas do Estado, passou a exigir uma quantidade de mão-obra considerável. Gerando assim novas oportunidades de trabalho fora das zonas rurais, o que juntamente com a constituição das empresas concessionárias de transportes propiciou oferta de emprego, contribuindo desse modo para a urbanização de muitas cidades do interior do Rio Grande do Sul.

1.3 Os Espaços Ferroviários no Rio Grande do Sul

Devido à necessidade de aferição da significação que as estradas de ferro tiveram para o progresso econômico do Rio Grande do Sul, procuramos focalizar as localidades em que se tornaram vitais no funcionamento da rede de ferrovias gaúchas. Espaços em que, igualmente, ganharam evidência as experiências profissionais e comunitárias dos trabalhadores ferroviários.

Naqueles considerados estratégicos, de acordo com o estabelecido no plano de expansão ferroviária do Rio Grande do Sul criado no século XIX, foram constituídos ao longo dos anos núcleos concentradores de trabalhadores ferroviários, formados geralmente em decorrência das peculiaridades dos serviços ou das necessidades operacionais de infraestrutura das empresas concessionárias.

Desse modo, poderiam existir núcleos com grande número de operários, como era o caso das cidades que possuíam oficinas de manutenção, depósitos de locomotivas e vagões, ou que serviam como sede administrativa das empresas concessionárias. Também, ao longo de centenas de estações ferroviárias, distribuídas pelos trajetos de cada linha, existiam concentrações de trabalhadores, porém em número reduzido. Em cada localidade, independentemente de ser uma cidade, vila ou distrito, formava-se então um espaço típico de atuação conhecido como “núcleo ferroviário”.

Certamente que nas cidades tivemos os núcleos mais estáveis e perenes, enquanto que nas áreas rurais a demanda por serviços das empresas ferroviárias é que

determinava a manutenção de funcionamento de estações, caixas d'água e depósitos de combustíveis e lenha, e desse modo o número de trabalhadores necessários à realização dos serviços pertinentes.

Assim, muitas cidades gaúchas ganharam projeção devido às atividades ferroviárias, como aconteceu, entre outras, com Marcelino Ramos, Passo Fundo, Cruz Alta, Santo Ângelo, São Borja, Uruguaiana, Alegrete, Bagé, Santana do Livramento, Rosário do Sul, São Leopoldo, Bento Gonçalves, Garibaldi, Caxias do Sul, Santa Cruz do Sul, Cacequi e Santa Maria. Essa projeção se deu especialmente pelas facilidades que o transporte ferroviário propiciou aos setores econômicos, em especial aos da produção agropecuária, exportação, comércio e indústria colonial.

Por exemplo, cidades como Passo Fundo, Cruz Alta, Santo Ângelo, São Borja, Alegrete, São Gabriel, tiveram acelerado seu desenvolvimento favorecidas pela movimentação da produção agrícola e de pecuária; outras como Uruguaiana, Santana do Livramento e Rio Grande por se constituírem a partir de então em zonas de exportação; Bento Gonçalves, Caxias do Sul, São Leopoldo e Porto Alegre por serem regiões de grande incremento comercial e industrial. No caso de Cacequi e Santa Maria, foram cidades que ganharam projeção por serem de localização estratégica na malha ferroviária estadual e municípios que serviam como entrepostos comerciais e de prestação de serviços.

Na figura abaixo se tem uma ideia da movimentação gerada no entorno da estação férrea. Seja pelos diversos trens de passageiros e de carga que cruzavam na cidade de Santa Maria, como também pela movimentação permanente de pessoas em afazeres próprios do contexto das atividades ferroviárias, as quais começavam nos serviços traslado de passageiros e ganhava as ruas na ocupação de hotéis, pousadas, bares, restaurantes e lojas de comércio.



Figura 2 – Estação Ferroviária de Santa Maria – 1914 (Santa Maria, 200; Fotografia de Venâncio Schleiniger).

Por outro lado, localidades no interior desses municípios formavam “vilas” caracterizadas por um diminuto aglomerado de casas próximas da “estação ferroviária”, e outras tantas apenas próximas das “paradas” dos trens. Estes diminuía suas velocidades ou eventualmente paravam a composição por poucos minutos, para facilitar o transbordo de mercadorias e o acesso ou descida de passageiros. Desse modo, cada ramal ou tronco de linhas tinha as suas várias “estações” e “paradas”. Como exemplos, na estrada Santa Maria-Marcelino Ramos, “São Miguel” considerada uma estação de 5ª classe, onde o trem parava por 2 minutos, ou “Figueira” uma parada eventual; no ramal Cruz Alta-Giruá, “Alto União” era uma parada de 5ª classe; na linha Rio Grande-Bagé, a parada denominada “Industrial” de 2ª classe, etc¹¹⁷.

O que caracteriza a vida nesses locais, com suas peculiaridades ligadas aos serviços ferroviários ali executados, é que no decorrer dos anos foi surgindo uma cultura própria ligada a cada ação desses trabalhadores no meio de trabalho ou nas comunidades de vivência, o que de uma forma ou de outra acabou influenciando em toda a sociedade local e regional. A aproximação espacial das famílias, que se dava muito em

¹¹⁷Maiores detalhes ver, entre outros, VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1931**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1932, p. 129-130). Pelos relatórios havia mais de 400 estações distribuídas no Rio Grande do Sul, cuja classificação atendia entre outros aos critérios da importância da localidade, a frequência dos transportes, o movimento de cargas e passageiros e localização geográfica.

função da identidade profissional de seus componentes, consolidou relações de amizade, de compartilhamento de interesses comunitários e alcançou também o parentesco.

Nota-se que nas cidades de maior porte, a presença de centenas de operários que labutavam nas oficinas e nos depósitos de equipamentos da VFRGS adquiriram um perfil particular, enquanto que o pessoal da tração, especialmente os maquinistas e foguistas tiveram suas experiências atribuladas pelos constantes deslocamentos. Já os trabalhadores da via permanente e os servidores de estações do interior, como os “tucos”, chefes de estação e os telegrafistas, pessoal ligado à manutenção e ao movimento dos trens, desenvolveram nas pequenas localidades vínculos comunitários cujas vivências são bem diferentes das sedes municipais.

Contudo, o que vem a homogeneizar as experiências nos diferentes núcleos ferroviários, pequenos ou grandes, marcados pelas diferenças laborais, é que todos são trabalhadores ferroviários ligados a uma determinada empresa, cujas aspirações sociais são geralmente comuns. Ou seja, um pouco daquilo que Gottdiener (1993, p. 196), baseado em H. Lefebvre, afirma ser a “produção social do espaço”. Desse modo, quando foi constituída a VFRGS o grupo profissional ferroviário passou a ter nessa concessionária o ícone necessário à unidade da categoria, em que pese atuarem profissionalmente em trabalhos distintos, muitas vezes separados por centenas de quilômetros. Situação que determinou diferenças de atuação desses atores, nos seus respectivos “espaços sociais”, e, também, características peculiares de posicionamentos sociais, políticos e profissionais considerados o status de cada segmento.

Muitas foram as cidades do Rio Grande do Sul que se reconheceram como “ferroviárias” na primeira metade do século XX. Isso em função de terem sido locais de importância no funcionamento operacional das ferrovias. Fossem como detentoras de partes da infraestrutura física e material das empresas, ou como pontos estratégicos de entroncamento de linhas e entrepostos de movimentação das riquezas econômicas do Estado¹¹⁸.

¹¹⁸Por muitos anos a VFRGS foi credora de diversas municipalidades, que utilizavam os seus serviços, especialmente de mercadorias e transporte de pessoas doentes. Exemplo disso temos em VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 78), com os municípios de Porto Alegre, Jaguari, Alegrete, São Gabriel, Uruguaiana, São Vicente, Santo Ângelo, Palmeira (das Missões) e São Leopoldo, que em conjunto deviam à empresa cerca de 178 contos de réis no ano de 1933.

Num primeiro momento, ainda no século XIX, essa primazia coube às cidades do eixo Porto Alegre-Serra do Nordeste. Isso ocorreu devido ao progresso econômico capitalista dessa região, quando cidades como Caxias do Sul, Garibaldi, São Leopoldo (ver figura que segue), Montenegro e Porto Alegre passaram a receber maior atenção das empresas prestadoras dos serviços ferroviários, pois no restante do Estado as ferrovias ainda não haviam sido implantadas.

Nessa época, entre os anos de 1874 e 1885, a cidade de Garibaldi ganhou projeção ferroviária por ter recebido uma oficina de manutenção, enquanto Porto Alegre por ser a capital da província recebia pessoas, mercadorias e a produção dessa região, sendo considerada também um importante núcleo ferroviário.



Figura 3 - Oficina de São Leopoldo à época da *Auxiliaire* (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. PRESERVE/RFFSA. Porto Alegre: Editora Metrópole, s.d.).

Alguns anos depois, com o funcionamento da estrada de ferro que ligava Pelotas, Rio Grande e Bagé, a cidade portuária de Rio Grande passou a ser um dos núcleos ferroviários mais expressivos do Rio Grande do Sul. Nesse município também foi instalada pela concessionária, formada por capitais ingleses, uma oficina de reparos e manutenção de composições. Na época, igualmente já era apontada como um

importante parque industrial do Estado, realidade favorecida então pelo funcionamento de uma ferrovia, e logo pela construção do terminal portuário voltado para exportação. Tais condições projetaram a cidade como um dos mais prósperos municípios do sul do Brasil.

Em 1885 com a chegada da ferrovia à cidade de Santa Maria, e poucos anos depois a expansão das linhas em direção às cidades de Cacequi e Cruz Alta, fez com que essas três cidades se tornassem “núcleos ferroviários” de expressão no contexto estadual. A partir de então, com as diversas ligações de linhas e difusão de ramais, outras localidades também ganharam expressão, como ocorreu com as cidades de fronteiras ou aquelas consideradas polos agropecuários regionais.

Também deve ser ressaltado que cidades como São Jerônimo e São Leopoldo passaram a ser importantes fornecedoras de carvão e lenha. O primeiro em função de possuir em seu território ricas jazidas desse mineral, enquanto o segundo por dispor de um dos maiores hortos florestais do Rio Grande do Sul pertencente à VFRGS. Essa condição permitiu que muitos trabalhadores ferroviários habitassem nesses municípios até pelo menos 1950, quando então a introdução da *dieselização* diminuiu bastante as necessidades de tais materiais, fazendo com que a maioria dos trabalhadores fosse transferida para outros núcleos.

Como coloca Milton Santos, citado por Reckziegel (1999, p. 16), todo o espaço ocupado pelo homem constituiu um “fato social”, que apresenta em si uma carga de historicidade passada e também pelas possibilidades de uma historicidade futura, construída a partir do momento em que esse homem interage nesse espaço. Essa análise é adequada aos trabalhadores ferroviários, que pelas particularidades de sua profissão deixaram marcas indeléveis nos diferentes espaços que ocuparam no território do Rio Grande do Sul.

Na ótica de Lima (1998, p.4-5), ao comentar a experiência cotidiana desses trabalhadores e suas repercussões nos meios comunitários como “membros de uma coletividade” que geram uma cultura:

Este é o caso de categorias que remontam à origem do capitalismo. No caso brasileiro, os ferroviários exemplificam bem este tipo de grupo de trabalhadores, tornando possível afirmar que mesmo sendo econômico o motivo inicial que reúne em determinado local um grupo de trabalhadores a relação estabelecida por eles entre si e com o capital, constroem elementos suficientes para afirmar que naquele meio se constituiu uma cultura.

[...] Além disso, como eram famílias em constante relacionamento morando na mesma região, foram criados laços de convivência e de solidariedade que foram a base da identidade ferroviária.

Foram nos núcleos de habitação necessários aos serviços ferroviários em que aconteceram os processos de interação com os demais membros das comunidades locais ou regionais, formadas por não ferroviários, assinalados por elementos culturais com seus signos de representação, imaginário e identidade. Portanto, como aponta Reckziegel (1999, p. 18-20), tomando por base o pensamento de Armand Frémont¹¹⁹, encontramos nesses núcleos ferroviários os “espaços vividos” cujas “relações e articulações [são] estruturadas em torno de identidades singulares, isto é, uma restituição de uma determinada realidade, a qual pode ser material ou não”.

1.3.1 Santa Maria como Polo Ferroviário

No estudo escolhemos tratar da história ferroviária em Santa Maria em função ter sido escolhida, depois de muitas discussões políticas, como o local de entroncamento das principais ferrovias do Estado do Rio Grande do Sul. Da mesma forma, porque passou a concentrar um número expressivo de ferroviários. Estas circunstâncias acabaram influenciando decisivamente no seu progresso, o que também se refletiu nos campos de atuação desses trabalhadores.

A evolução histórica da cidade, especialmente durante o século XX, decorreu da movimentação gerada pelos trens, com suas mercadorias e passageiros, bem como devido à manutenção da principal estrutura operacional da VFRGS concentrada nessa localidade. Com isso, houve a inversão de capitais diretos e indiretos na municipalidade ao longo de muitas décadas.

Assim, de uma pequena comuna luso-germânica a cidade tornou-se um polo regional de referência no sul do Brasil. Com o aumento progressivo da sua população, que passou a contar com pessoas vindas de todas as partes da região do sul do Brasil, e algumas até de outros países, o comércio e a pequena indústria se dinamizaram.

¹¹⁹Conforme sua obra *Região, espaço vivido*. Coimbra: Almedina, 1980.

Realidade que contribuiu para torná-la um centro de desenvolvimento humano peculiar, pois a urbanização e as condições criadas no setor de educação e cultura foram atrativos para sua transformação numa cidade verdadeiramente cosmopolita.

Cosmopolitismo cujas raízes históricas são bem evidentes, por ter sido sempre um local de “passagem”. Quando a ferrovia se estabeleceu na cidade maior incremento foi dado a essa característica, pois como ponto de interseção de linhas que a ligavam a vários outros municípios, os contatos humanos, culturais e econômicos foram sempre crescentes e dinâmicos. Especialmente as “novidades” trazidas da fronteira, ou de Porto Alegre e São Paulo acabaram repercutindo no cotidiano de seus habitantes.

Dessa população migrante muitos acabaram permanecendo como foi o caso dos ferroviários e caixeiros-viajantes, que juntamente com diversos grupos de imigrantes europeus e asiáticos acreditaram no potencial das oportunidades de emprego e de negócios gerados pela ferrovia. Outros, contudo, apenas periodicamente se dirigiam a Santa Maria, buscando na sua estrutura de serviços o atendimento para necessidades mais prementes.

Nessa “mão-dupla” que se estabeleceu no decorrer do tempo, entre os que passavam e os que ficavam, a cidade também acabou demonstrando suas deficiências urbanas no atendimento das demandas da população. Entre outros, a falta de melhor estrutura viária, abastecimento d’água e saneamento¹²⁰, iluminação pública, condições das moradias e fornecimento de energia, que afetaram tanto os moradores do “centro” quanto os da “periferia”. Nesse sentido, Hochman (1993, p.5) afirma que em relação às condições de saúde pública no início do século XX, baseado em Abraam De Swaan, “os fluxos migratórios para a cidade e o processo de urbanização e industrialização criaram adversidades e deficiências até então desconhecidas que atingiram tanto os imigrantes como os antigos moradores”.

¹²⁰Cf. Beltrão (1979, p. 542; 544), os trabalhos efetivos de obras somente foram iniciados no ano de 1929, quando era Intendente Municipal o senhor Manoel Ribas. Essa era uma preocupação sanitária de muitos anos. Já em 1918 havia sido criada a “Liga Pró-Saneamento do Brasil” (logo depois secundado pelo Departamento Nacional de Saúde Pública – DNSP), que segundo Hochman (1993, p. 9) “(...) pretendia alertar as elites políticas, intelectuais e econômicas para a precariedade das condições sanitárias e obter apoio para uma ação de saneamento no interior do país ou, como ficou consagrado, para o ‘saneamento dos sertões’, visto como caminho para recuperar e civilizar o país”. Através do DNSP foram alocados recursos do governo federal para constituir um “Fundo Sanitário Especial”, que visava realizar obras consideradas essenciais na zona rural e cidades do interior do país.

Conforme o engenheiro Francisco Saturnino de Brito, no ano de 1918, expondo a preocupação do intendente Dr. Astrogildo César de Azevedo sobre as condições de saneamento da cidade:

A posição geográfica desta cidade, central no Estado do Rio Grande do Sul, e o fato de daí partirem as linhas férreas para São Paulo (...), para Porto Alegre, para o porto do Rio Grande e para a fronteira do Brasil, dão-lhe uma tríplice importância: política, comercial e sanitária. Assim como os benefícios de qualquer ordem, na economia social, daqui se podem irradiar com destinos vários, assim também os malefícios aqui gerados podem espalhar-se, e os que por aqui passarem, vindos de localidades insalubres, se poderão fixar-se na cidade, se não se preparar convenientemente a sua defesa pelo estabelecimento de boas condições de salubridade.

O coração do estado precisa preparar-se para o duplo trabalho, eferente e aferente, proveniente da circulação que se estabeleceu e aumenta cada vez mais¹²¹.

Pioneiramente, como constatou Arsène Isabelle em 1834, “observa-se muita atividade nesta população do centro da província; *Santa Maria* é o mercado comercial dos lugarejos dos arredores, compreendidos entre *Cachoeira*, *Caçapava*, *Alegrete* e *S.Borja*”¹²². Aproveitando essa possibilidade de intermediar negócios, os germânicos residentes em Santa Maria dedicaram-se ao comércio e à indústria. Contudo, como resume Silva (1979, p. 65)¹²³, muitas eram as dificuldades para o desenvolvimento da comuna. Segundo o autor, em sua análise sobre as características econômicas do Rio Grande do Sul neste período, as atividades de pecuária e agricultura predominavam, mas “observa-se que ocorre a limitação de trocas entre estas áreas, (...) inexistência de crédito à produção, equipamentos técnicos e também a raridade e insuficiência dos meios de transportes”.

Portanto, o problema de comunicações entre as diferentes localidades da província era o fator limitante para o desenvolvimento regional. Isso acontecia mesmo existindo no Rio Grande do Sul um porto marítimo, que permitia a exportação e importação, mas que ficava a uma distância em linha reta de quase 300 quilômetros de Santa Maria, e quase o dobro de distância das cidades da fronteira oeste e norte.

Nessa época, a cidade de Santa Maria era um exemplo típico de municipalidade interiorana, com pequena população urbana residente num perímetro formado por

¹²¹In: Marchiori e Noal Filho (1997, p. 179-180). Saturnino de Brito esteve em Santa Maria para fazer um projeto de saneamento para a cidade, contratado que foi pela Intendência Municipal.

¹²²Citado por Marchiori e Noal Filho (1997, p. 36).

¹²³In: Gonzaga e Dacanal (1979).

poucas ruas, situação que lhe proporcionava uma renda pública acanhada. A economia dependia principalmente da pecuária, e somente com o tempo ganhou destaque a agricultura nas áreas coloniais¹²⁴. Pela falta de estradas, o comércio voltava-se prioritariamente para o atendimento da população local, mais recebendo produtos do que exportando.

Já o ano de 1877 marcou o início da imigração italiana na região, cujas levas foram chegando e se instalaram na área denominada Colônia de “Silveira Martins”¹²⁵, situada na zona rural, a nordeste do centro urbano de Santa Maria, popularmente designada como *Cittá Nuova* pelos próprios imigrantes. A maioria das famílias era proveniente do norte da Itália, da região da Venécia.

Enquanto não era organizada a urbanização da colônia, os italianos ocuparam um grande barracão na localidade denominada “Val de Buia”, onde outrora haviam estado colonos poloneses, que desistiram da ocupação pelas dificuldades do local, decorrentes das epidemias de tifo e a falta de transportes e comunicações. Essa foi uma fase crítica da imigração no centro da Província do Rio Grande do Sul, devido ao tratamento em nada magnânimo recebido das autoridades do Império brasileiro.

Assim como os alemães na zona urbana desenvolveram o comércio, os colonos italianos na zona rural deram enlevo à produção agrícola, em que pese às inúmeras dificuldades dos primeiros anos. Até pelo menos 1885, cerca de 300 famílias se estabeleceram no município numa área circunscrita a 80 léguas de terra, geralmente formada por cerros e vales¹²⁶.

No decorrer dos anos, após 1900, a cidade de Santa Maria começou a adquirir uma identidade como polo regional, destacando-se pela sua produção primária, comércio, educação e como centro ferroviário e militar. Assim aconteceu em

¹²⁴Conforme Joaquim Fernandes Leão, em visita feita a cidade no ano de 1859, a municipalidade exportava bens na ordem de 62 contos de réis anuais, e possuía entre outros estabelecimentos, 14 curtumes, 37 atafonas, 14 olarias, 10 marcenarias, 8 ferrarias, 4 carpintarias, 2 pedreiras, 48 fazendas de criação de animais, além de alfaiatarias, lombilharias, e diversas casas de negócios. Mais tarde, no início da década de 1880, Henry Lage projeta uma população de cerca de 13.000 habitantes em todo o município, sendo de 4 a 5 mil residentes na zona urbana, e dos quais a metade constituída por alemães. Ali existiam de 25 a 30 grandes casas comerciais, 5 a 6 curtumes, 2 fábricas de carroças, 1 fábrica de carruagens, 2 fábricas de cervejas, 2 hotéis, 3 farmácias, 3 escolas, etc. (In: Marchiori e Noal Filho, 1997, p. 51; 70).

¹²⁵Homenagem ao político liberal gaúcho.

¹²⁶No ano de 1884, como aponta Beltrão (1979, p. 326), a produção na região italiana de Silveira Martins já alcançava 50 mil sacas de milho, 20 mil de feijão, 5 mil de trigo, além de aveia, cevada e fumo, e de contar com 500 pipas de vinho. Na parte industrial destacavam-se as fábricas de sapatos, padarias, cervejarias, olarias, moinhos, carpintarias e uma cerâmica. Dados que o autor obteve junto ao *Anuário da Província do Rio Grande do Sul* de 1885, fornecidos pelo diretor da Colônia, Dr. Siqueira Couto.

empreendimentos que acabaram dotando-a com uma infraestrutura urbanística razoável, possibilitando aos habitantes meios de participação intensa na vida social e cultural. Como afirma Possas (2001, p. 183-184), considerando a realidade dessa época da sociedade interiorana do oeste paulista, “inserir-se no contexto da modernidade, do cosmopolitismo arrivista e deixava antever um padrão eclético, em que a ferrovia era a grande responsável pela introdução das condições de mudanças, via de troca constante de ideias, pessoas e bens materiais (...)”.

No dizer de Vittorio Buccelli, em visita a cidade de Santa Maria no ano de 1905, citado por Marchiori e Noal Filho (1997, p.104):

A vida social em Santa Maria se desenvolve como na capital do estado: abundam as sociedades políticas, esportivas, de beneficência, de socorro mútuo, educativas, recreativas, e religiosas, que devem alcançar um número de trinta; todas mostram muita vitalidade e vale a pena recordar aquelas que representam as ideias e os elementos predominantes, como os clubes Júlio de Castilhos, Caixeiral, Gaúcho, 13 de maio, as lojas maçônicas Paz e Trabalho e Luz e Fraternidade, a sociedade de atiradores alemães, as italianas Mutuo Soccorso e Cristoforo Colombo, a Comunhão Evangélica, aquelas dos cultores de música (todas alemãs) e até mesmo um clube de gentis senhoritas da alta sociedade, chamado Nova Aurora.

O crescimento da cidade passou a exigir algumas obras essenciais, da qual não estava aparelhada, como era, por exemplo, a falta de hospitais para ao atendimento da população que a cada ano aumentava. Assim, no ano de 1903 começou a funcionar o 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 *Auxiliaire* emprestou o montante que faltava para a conclusão da obra, recebendo como contrapartida a prestação de serviços médicos para os servidores da Viação Férrea¹²⁷. Esse acontecimento e uma série de obras que se seguiram, dotaram a cidade de

¹²⁷Segundo Belém (2000, p. 259), a municipalidade acertou o pagamento no período de 10 anos, com juros anuais de 5%, sobre o valor emprestado de 25:000\$000. Também a empresa concedeu à municipalidade um outro empréstimo de 4:000\$000, com juros anuais de 8% (COLETÂNEA DA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias**. Anos de 1910 a 1913. Volume III. Santa Maria: Livraria do Globo, 1939).

aparelhos urbanos que comportavam as demandas da sociedade e do seu crescimento populacional¹²⁸.

Desse modo, a partir de 1920, Santa Maria passou a ser reconhecida como uma cidade progressista, importante politicamente, marcada pela expressividade de seu comércio e prestação de serviços, situação que continuou atraindo habitantes de outras localidades. Estes procuravam oportunidades de trabalho, serviços de saúde e de educação, e também empresários que desejavam investir na estrutura ligada aos setores ferroviário e cooperativista existentes. Como lembra Isaia (1983, p. 42)¹²⁹:

Até meados da década de 40 a vida em Santa Maria girava praticamente ao redor das grandes atividades ferroviárias (...). 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 e os gemidos das locomotivas dentro da noite, clamando socorro para os acidentados ao longo das linhas, 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. (...) cidade era nacionalmente conhecida por “Cidade Ferroviária”.

Assim, o “centro” da cidade passava a compreender o entorno das Ruas do “Acampamento”, “Dr. Bozano”, “Praça Saldanha Marinho”, “Venâncio Aires”, “Silva Jardim”, “Avenida Rio Branco” e o “Largo da Estação Férrea”, espaços que concentravam uma gama de empresas, como hotéis e casas de comércio, e as instituições recreativas e de ensino. Já a “periferia” foi se constituindo como consequência do aumento da população trabalhadora da cidade, o que determinou a formação de uma série de vilas e bairros populares, contando entre seus aparelhos urbanos, com igrejas, clubes recreativos e desportivos, e onde estavam localizadas as principais indústrias do município¹³⁰.

De acordo com Rangel e outros autores (1998, p. 115), Santa Maria no início do século XX passou a ter uma identidade “daquilo que imaginava ser a sua força motriz”, isto é, a ferrovia, espelho de sua identidade e símbolo de progresso. Em relação a essa constatação temos a acrescentar que essa força representava principalmente a

¹²⁸Pelas estatísticas apresentadas por diferentes autores, a cada década após o ano de 1900 o número de habitantes dobrava no município. Sobre isso ver especialmente Marchiori e Noal Filho (1997).

¹²⁹In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**.

¹³⁰Sobre a localização das indústrias e bairros operários no Rio Grande do Sul ver Pesavento (1994, p. 41).

formação de um sólido núcleo proletário na cidade, acompanhada de uma “classe média” formada por comerciantes e funcionários públicos. Entre estes, os funcionários municipais e federais, representados pelos trabalhadores dos Correios, da Intendência e pelos militares da Brigada Militar e Exército Nacional, segmentos que tiveram participação ativa nos acontecimentos sociais e culturais da comunidade.

Mesmo após a estatização da ferrovia em 1920, e a transferência dos escritórios da VFRGS para Porto Alegre no ano de 1921, não diminuiu a importância de Santa Maria como principal polo ferroviário do sul do Brasil. Pelo contrário, até aumentou com a expansão dos transportes e a infraestrutura estabelecida na cidade, através da variedade de trabalhos executados nas grandes Oficinas Centrais e nas novas construídas na localidade de Otávio Lima, zona leste da cidade¹³¹, bem como pela concentração do número elevado de trabalhadores ferroviários residentes na cidade.

1.3.1.1 O Parque Ferroviário

A estrutura operacional da VFRGS em Santa Maria abrangia um espaço que se prolongava no sentido leste-oeste do “Km 3” da linha para Porto Alegre até o “Km 2” da linha da fronteira¹³², sendo constituída de armazéns, pátios de manobras, carvoaria e lenheira, oficinas, desvios, depósitos e estação central, numa extensão longitudinal que alcançava aproximadamente 5 quilômetros.

Esse parque ferroviário caracterizava-se pelo intenso dinamismo de suas atividades, as quais transcorriam ao longo das 24 horas do dia. Somente trens de passageiros eram em número de 10 que circulavam na cidade todo o dia, que juntamente com vários outros de cargas exigiam permanente atuação dos diferentes setores operacionais da Viação Férrea. Somente nas oficinas o trabalho era por tempo determinado e, assim mesmo, eram comuns os serões que avançavam nas madrugadas.

¹³¹Localidade popularmente como “Km 3”, outrora uma vila típica de habitantes ferroviários.

¹³²Nos limites da estação de passageiros encontrava-se o “marco zero” das linhas de todo o entroncamento ferroviário do Rio Grande do Sul, adotado pela VFRGS como referência para identificar a quilometragem de todas as linhas que dali partiam.

Além dos milhares de usuários que acorriam às instalações da estação central, para embarque, desembarque¹³³, utilização dos serviços de encomenda, serviços de transportes de pessoas e bagagens, centenas de funcionários atendiam os afazeres dos depósitos, armazéns, limpeza dos trens e prédios, telegrafia, restaurante, radiofonia de mensagens, bilheterias, revistaria, manutenção dos trens, etc. Parte dessa estrutura pode ser vista na figura que segue.

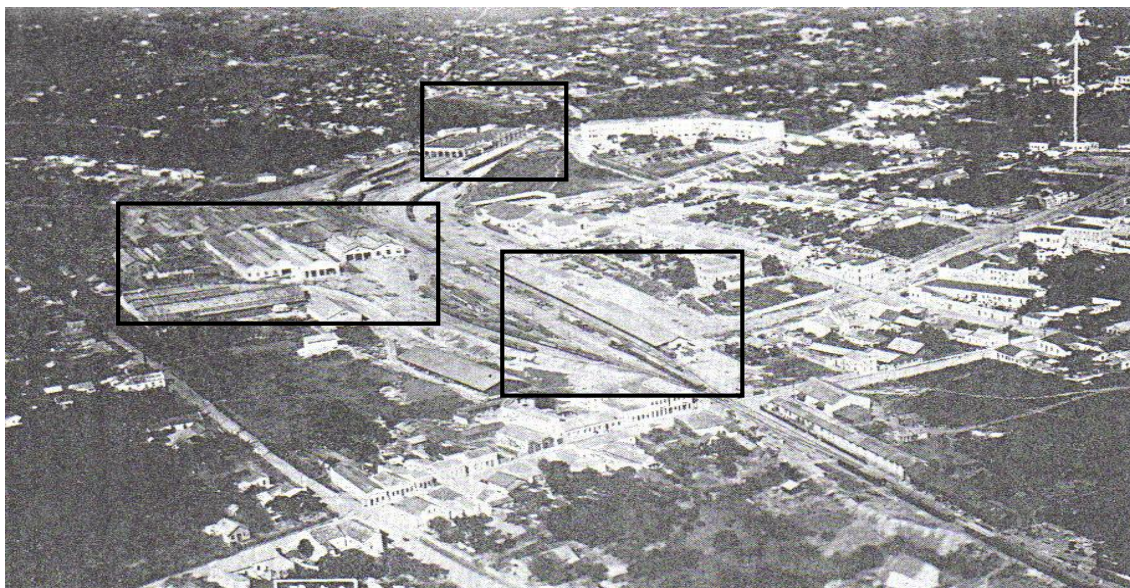


Figura 4 - Vista Aérea da Estação de Santa Maria - No plano ao alto Depósito de Locomotivas; no plano à esquerda Oficinas Centrais; no plano central a Gare (VFRGS, Relatório de 1934).

Era uma imensa quantidade de pequenos ou de complexos serviços, cujo bom desempenho dos servidores era a garantia de atendimento condizente aos anseios dos usuários, incluindo-se principalmente sua satisfação e segurança. O centro dinâmico era a “estação”, local de grande movimentação de pessoas e da concretização de vários negócios. Na “cidade ferroviária” a estação era a sua principal referência, para os que chegavam e para os que partiam. Segundo o testemunho de Antônio Carlos Machado (1982, p.133-134), 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” (antes houve o Aronis), para fazer o “footing” na espaçosa e bela gare da Viação Férrea, antes que partisse o noturno para Porto Alegre exatamente às 20h 12min, quando nada houvesse que atrasasse o tradicional trem de passageiros. A gare, era realmente um acontecimento. Um serviço de alto

¹³³Usuários estimados em torno de duas mil pessoas, nos idos da década de 1950.

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” (...).

Por isso, de modo concomitante, nas proximidades da ferrovia foram instalados serviços complementares de igual importância. Os que atendiam diretamente os usuários dos trens constituíam a rede hoteleira mais popular, que se localizava principalmente nas Ruas “7 de Setembro”, “Manoel Ribas” e “Avenida Rio Branco”. Junto a essas vias, pensões, restaurantes e lojas de vestuários e utensílios completavam a oferta de serviços. Eram vias de permanente movimento de pessoas e veículos.

Também as principais indústrias da cidade surgiram animadas pela ferrovia e pelas perspectivas do crescimento da municipalidade, e por motivos óbvios, acabaram sendo instaladas no entorno das linhas. Em que pese a maioria ser de pequeno porte, propiciavam oportunidades de trabalho para muitos chefes de família, e até mesmo para as mulheres, como foi o caso da indústria alimentícia “Weisshaimer e Irmãos”, que chegou a contar somente no setor de produção de doces com quase 300 “baleiras”¹³⁴.

Além disso, a constituição da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, no ano de 1913, determinou a edificação de inúmeros prédios destinados ao atendimento dos associados ferroviários, como foram os armazéns, açougues, fábrica de café e sabão, farmácia, hospital, entidades recreativas e desportivas, além das diversas escolas. Era uma estrutura que se distribuía no mesmo sentido da ferrovia, ou seja, próximos da estação férrea, entre as oficinas do “Km 3” e os armazéns e depósitos do “Km 2”.

A partir da década de 1920, como atestam os Relatórios da VFRGS e os da própria Cooperativa, praticamente todo o operariado ferroviário gaúcho estava associado à entidade. Essa situação favorável propiciou uma série de outras obras na cidade, pois o capital gerado pela COOPFER e suas diversas movimentações financeiras, contribuíram para dinamizar novas atividades, como foram as empresas prestadoras de serviços e pequenas indústrias, destacando-se entre elas a da construção civil, o comércio de alimentos e de vestuário em geral¹³⁵. Entre outros, também os ramos fabris

¹³⁴O avanço dessas indústrias também era devido à tradição germânica, cujas famílias já haviam iniciado as atividades nesse setor ainda no século XIX, atendendo os ramos ligados à metalurgia, curtume e marcenaria.

¹³⁵Comparativamente, a outras cidades do Estado, conforme Reichel (In: Gonzaga e Dacanal, 1979, p. 260; 265; 270.), o potencial industrial de Santa Maria era compatível ao contexto regional, isto é, indústrias

de metalurgia, doces, bebidas¹³⁶, cosméticos e calçados projetavam a produção industrial no centro do Estado do Rio Grande do Sul¹³⁷.

No testemunho de Ovídio de Oliveira Marques, ferroviário aposentado, a opinião pública considerava os ferroviários como a classe de maior importância para o desenvolvimento da cidade, pois “além dos inúmeros empregos com pagamentos mensais garantidos, proporcionava o crescimento comercial de maneira significativa; as firmas mantinham representantes junto à classe para angariar simpatia e preferência em seus negócios por terem a mais absoluta confiança nos compromissos que os ferroviários assumiam”¹³⁸.

Nem mesmo os contratemplos abalaram a presença da VFRGS em Santa Maria. Ainda em 1920, justamente o ano da estatização da empresa, aconteceu um violento incêndio nos escritórios da Via Permanente, atingindo o Almojarifado e a Agência de Compras da então *Compagnie Auxiliaire*. Esse fato é demonstrativo de um problema que afetou a cidade por longos anos, isto é, a precariedade da segurança nos estabelecimentos ferroviários causado pelas construções de madeira¹³⁹. Além disso, nesses locais as instalações elétricas deficientes eram afetadas frequentemente por quedas de tensão; havia utilização de combustíveis altamente inflamáveis; as brasas das fornalhas das locomotivas caídas nas áreas de manobras, cujas fagulhas eram facilmente espalhadas pela intensidade dos ventos muito frequentes na cidade, e também pela falta de cuidados do pessoal contribuía para os sinistros.

Em 1923, já sob administração do governo do Estado, novo incêndio destruiu grande parte nas Oficinas, localizadas ao norte da estação¹⁴⁰, fato que consternou a cidade em função do número de trabalhadores que dependiam do emprego nas mesmas. Assim como nesse episódio, cada vez que ocorria um sinistro, grande número dos

de pequeno porte, que além da produção ligada ao setor agropecuário, também se destacavam nos ramos têxtil, de bebidas e subprodutos do fumo e do couro.

¹³⁶Entre essas indústrias, aquela que maior projeção alcançou foi a “Fábrica Cyrilla” (propriedade inicial da família Diefenthäler) que produzia refrigerantes e licores, muito apreciados pela qualidade de suas fórmulas francesas.

¹³⁷Os mais conhecidos no ramo de calçados e curtumes foram os Sauer e Fleck; no de bebidas os Weber, Diefenthäler e Krug; no de alimentos os Weissheimer e Moinhos do Centro; no metalúrgico os Abicht. No de panificação, a Padaria Ipiranga localizada na “Rua do Acampamento”, de propriedade do ítalo-brasileiro José Crivellaro. Padaria que no seu auge, na década de 1950, trabalhava em três turnos, contando com mais de 40 funcionários que faziam pães e bolachas (2 toneladas diárias de farinha) vendidos em todo o Rio Grande do Sul, graças aos inúmeros trens que circulavam por Santa Maria diariamente.

¹³⁸Questionário respondido em 17 dez. 2002.

¹³⁹Ver fotos em Isaia (In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**, Santa Maria, 1983, p. 70-71).

¹⁴⁰Ibidem, p. 516.

habitantes da cidade acorria ao local no intuito de combater as chamas, salvar maquinários e socorrer os feridos, mesmo não contando com equipamentos adequados para esse fim.

Exemplo disso foi outro violento incêndio, de causas desconhecidas, porém previsíveis, que aconteceu há 8 de março de 1950 no Depósito da Viação Férrea. O prédio era um dos mais importantes das Oficinas da Rede. Seu início deu-se pelas 19 horas, quando já não havia funcionários no local. Conforme notícia do Jornal “A Razão”, “grande massa de povo ocorreu ao local, movimentando-se a cidade com a notícia, rapidamente propalada, da catástrofe. Negríssima cortina de fumo denunciava a presença do forte incêndio que ameaçava destruir rápida e totalmente os precários pavilhões onde estão instaladas as oficinas”¹⁴¹. Ainda conforme o jornal:

A luta contra as chamas assumiu aspecto dramático. Soldados, ferroviários e polícia, (...) procuraram por todos os lados (...) evitar o alastramento das chamas, que ameaçavam propagar-se, destruindo os dois pavilhões da fundição, situados a poucos metros do pavilhão sinistrado. Empunhando baldes, latas e outros vasilhames, aproximaram-se do fogo destemerosamente. Alguns, sufocados pela cortina de fumaça que se desprendia dos escombros, caíam sem sentidos, sendo socorridos pelos companheiros¹⁴².

Afora a gama de problemas operacionais e administrativos, a VFRGS representou para cidade muito mais do que a possibilidade de geração de empregos, inversão de capitais e progresso. Também foi fator de ameaça à segurança pública, especialmente durante os episódios revolucionários, porque além ser o centro da dinâmica que favorecia os transportes para todas as partes do Estado, reunia nos seus depósitos o maior número de locomotivas e as principais oficinas de reparo e manutenção de toda a Rede. Em momentos de crise interna, logo a estrutura da empresa era visada como ponto logístico das estratégias militares.

¹⁴¹O combate ao fogo foi feito pela Brigada Militar (cerca de 80 homens), Polícia e Exército (4ª Companhia de Manutenção) e cerca de 400 ferroviários. Foram mais de 5 horas de trabalhos. Ao final do evento restaram mais de 10 milhões de cruzeiros de prejuízo e cerca de 60 feridos

¹⁴²PAVOROSO INCÊNDIO DESTRUIU O DEPÓSITO DE MODELOS DA FUNDIÇÃO DAS OFICINAS PESADAS DA VIAÇÃO FÉRREA. **A RAZÃO**. Santa Maria, 09 mar. 1950. p.2 e 6. Em 18 de março de 1955, após diversos sinistros de grande monta ocorridos na cidade, especialmente nas Oficinas da Viação Férrea e na Escola de Artes e Ofícios, e de inúmeras reuniões entre Prefeitura, Câmara de Vereadores e Governo do Estado, para tratar de local e equipamentos, a cidade passou a contar com uma estação do Corpo de Bombeiros.

Quem obtivesse o domínio desses setores operacionais e pudesse contar com o apoio do pessoal, poderia ter vantagem em relação aos seus oponentes. Como ocorrera nos idos da Revolução Federalista de 1893, assim pôde perceber a população santamariense no ano de 1923, quando eclodiu a luta entre *assisistas* e *borgistas*, num dos grandes acontecimentos da história política rio-grandense do século XX. Segundo Beltrão (1979, p. 516-520), além de várias escaramuças próximas à cidade, um dos combates de maior repercussão aconteceu na localidade de “Dilermando de Aguiar”, quando uma coluna revolucionária chefiada por Honório Lemes enfrentou as forças do Tenente Coronel Amadeu Massot. Na ocasião, a movimentação dos legalistas aconteceu através da via férrea, até alcançar os inimigos. Esses, como forma de resistência, destruíram vagões e locomotivas na tentativa de frear o avanço da infantaria da Brigada Militar. No decorrer das lutas, nem mesmo a estação central de Santa Maria escapou, pois sofreu violenta explosão na madrugada de 15 de maio de 1923¹⁴³.

Lutas que, da mesma forma, se sucederam no ano de 1926, quando no mês de novembro violento embate aconteceu entre o 5º Regimento de Artilharia Montada e o 7º Regimento de Infantaria¹⁴⁴, duas unidades do Exército sediadas na cidade, devido à intenção de várias guarnições do Rio Grande do Sul em impedir a posse do presidente eleito Washington Luís¹⁴⁵.

O foco insurrecional partiu de integrantes do “5º”, fato não aceito pelo “7º”, como eram popularmente conhecidas essas guarnições. Na ocasião, a Brigada Militar novamente envolveu-se no episódio, em nome da legalidade, tendo participação decisiva no acontecimento. Caso acontecesse a vitória da unidade do exército rebelada, estaria aberto um flanco de insurreição no Rio Grande do Sul, que através do domínio das vias férreas seria fundamental para o avanço em direção a São Paulo e de lá para o Rio de Janeiro, o que de fato acabou acontecendo efetivamente mais tarde, em 1930. Episódio que serviu para comprovar a strategicidade da malha ferroviária gaúcha e sua centralidade em Santa Maria¹⁴⁶.

¹⁴³Ver imagem em Isaia (In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**, Santa Maria, 1983, p. 73) e análises de Axt (2001, p. 175-179; 224).

¹⁴⁴O atual Regimento Mallet, força militar que ganhou projeção nacional a partir dos combates havidos na Guerra do Paraguai.

¹⁴⁵Meses antes, Washington Luís havia visitado a cidade, em campanha eleitoral.

¹⁴⁶Cf. Beltrão (1979, p. 529-537). Também cabe lembrar que nos idos de 1964 o golpe tramado envolvendo várias chefias militares do país e setores da burguesia, que derrubou o Presidente João Goulart, teve sua dinâmica operacional montada em Santa Maria.

Outra questão que marcou a presença da estrutura operacional Viação Férrea em Santa Maria foi a do fornecimento de energia, em função da carência constante existente na cidade. A velha usina instalada no final do século XIX não conseguiu ao longo de seu funcionamento atender a demanda crescente de residências, comércio, indústrias e muito menos da VFRGS.

Por isso, no ano de 1929 foram encerradas as atividades da Companhia Santamariense de Luz Elétrica, e na tentativa de melhoria dos serviços, o poder público municipal estabeleceu um contrato com a Companhia Sul Americana de Serviços Públicos S. A. (SUDAM), formada por capitais canadenses e com matriz na cidade de Buenos Aires, na Argentina¹⁴⁷, o que, contudo, pouco alterou a situação.

Nessa época, a maior consumidora de energia na cidade era a Viação Férrea com seu parque de oficinas, armazéns e depósitos, bem como havia a demanda de consumo das várias vilas operárias adjacentes às ferrovias. A alternativa para a empresa, então, foi dispor de usinas próprias para geração de eletricidade alternada. Para isso, no ano de 1926 já havia sido criada a Inspetoria de Eletricidade da VFRGS, destinada a gerenciar as necessidades das usinas elétricas em Santa Maria, Rio Grande, Gravataí, Cacequi, Bagé, Passo Fundo, Marcelino Ramos, Bento Gonçalves e Montenegro.

Em Santa Maria houve reforma completa da rede elétrica utilizada pela VFRGS, até porque estavam em andamento as obras de construção das modernas oficinas do “Km 3”, que se constituiriam no decorrer do tempo, pela sua magnitude, numa verdadeira indústria de vagões¹⁴⁸. Sua área edificada alcançava mais de 20.000 metros quadrados, mas que inicialmente contou para o seu funcionamento com equipamentos velhos, provenientes das demais oficinas do Estado¹⁴⁹.

Situação bem diferente encontrada em 1939, que exigiu o aumento de fornecimento de energia. Nesse momento passaram a funcionar equipamentos de última geração, como tornos mecânicos, tornos ferramenteiros, plaina limadora a óleo e

¹⁴⁷Ibidem, p. 545. Em 1946, a União passou a ser o poder concedente dos serviços de energia elétrica no país.

¹⁴⁸Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1926**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1927, p. 286 –287), em função do incêndio de 1923, foram realizados vários trabalhos nas oficinas de Santa Maria e igualmente providenciado um projeto de construção das Oficinas do “Km 3”. Local onde passaria a ser feito reparações de carros e vagões, ficando a de locomotivas nas oficinas centrais (projeção de reparar 180 por ano, com uma melhor equipagem à disposição). Para isso ocorrer, deveria ser resolvido o problema da falta de energia, em quantidade suficiente para atender o funcionamento das aparelhagens das oficinas.

¹⁴⁹Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 261-270).

máquina perfuratriz adquiridas na Alemanha; retificadora de virabrequins comprada na Suíça; uma ponte rolante, com capacidade de 20 toneladas e uma de laminagem de ferro. Tudo isso acompanhado da introdução de uma fundição de aço, cujos trabalhos iniciaram ainda em 1938. Tal fundição foi responsável pela intensa produção de peças que propiciaram a independência tecnológica em muitos equipamentos e, por conseguinte, economia financeira para a Viação Férrea.

Para completar essa série de melhorias que exigiam disponibilidade crescente de energia, passaram a funcionar laboratórios de análises nas oficinas, destinados ao estudo de amostras de carvão e aos ensaios de diversos materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefatos de borracha, entre outros, utilizados na produção industrial¹⁵⁰.

Energia que também era demandada já a partir de 1931 com a inauguração do hospital dos ferroviários, denominado “Casa de Saúde”, cujas instalações e equipamentos modernos requeriam fornecimento permanente. Do que sobrava, a empresa disponibilizava para a iluminação pública em vilas próximas ao parque ferroviário local, em especial para a residência de ferroviários com um custo bem reduzido¹⁵¹. A esse respeito, em nome da “União Feminina Santamariense”, a senhora Alda Belmonte Dornelles encaminhou à Câmara de Vereadores um memorial com 446 assinaturas “solicitando uma pronta solução para o problema do fornecimento de luz”, documento que representava “os clamores dos nossos bairros, [os] mais atingidos pelos racionamentos e pela deficiência com que chega a luz em suas residências”¹⁵².

1.3.1.2 Os Bairros e Vilas Ferroviárias

A instalação das linhas férreas e a formação dos aglomerados populacionais operários seguiram o processo da evolução da urbanização de Santa Maria, ou seja,

¹⁵⁰Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940, p. 191).

¹⁵¹Idem, **Relatório de 1926**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1927, p. 287 e 293. Ver também **Relatório de 1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940, p. 197. Procurando encaminhar uma solução ao problema da carência de energia da cidade, o prefeito José Marques da Rocha remeteu à Câmara de Vereadores uma “Minuta de contrato entre o município de Santa Maria e a Cia. Concessionária dos Serviços de Luz e Força – SUDAM – Cia. Sul Americana de Serviços Públicos Sociedade Anônima Brasileira”, no qual comentava o assunto da falta de energia na cidade, que já “vem sendo debatido há quase vinte anos e é, portanto, do conhecimento de todos” (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Prefeito José Marques da Rocha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 ago. 1950).

¹⁵²Idem. Ofício da Senhora Alda Belmonte Dornelles. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 ago. 1950.

foram estabelecidas na área dos caminhos que davam acesso a Serra em direção ao Planalto médio, às áreas da Campanha ou seguiam em direção ao vale do rio Jacuí. Até mesmo porque, já havia uma população residente nestas áreas desde há muito tempo, consideradas como periferias agrícolas da cidade.

Quando da instalação da *Compagnie Auxiliaire*, a referência passou a ser a estação central. Nas suas imediações, além dos prédios da empresa e a estrutura das entidades ferroviárias, a primeira iniciativa para suprir as carências de moradias, especialmente do pessoal especializado e dirigentes da empresa, foi a construção de uma “vila popular” bem próxima da estação (ver figura que segue). Com isso, em data não precisa, possivelmente entre 1903 e 1907, foi edificada a “Vila Belga”¹⁵³.

Situada em local contíguo à Gare e à linha férrea, é um conjunto de 84 casas, que ainda hoje existe. Esse empreendimento foi bancado pela *Compagnie Auxiliaire*, e seus moradores pagavam pela locação um pequeno aluguel, cuja receita era destinada para a manutenção do local¹⁵⁴. Ali residiam, entre outros, o agente da estação, telegrafistas, maquinistas, conferentes, guarda-freios, pessoal de apoio e os diretores administrativos da empresa¹⁵⁵.

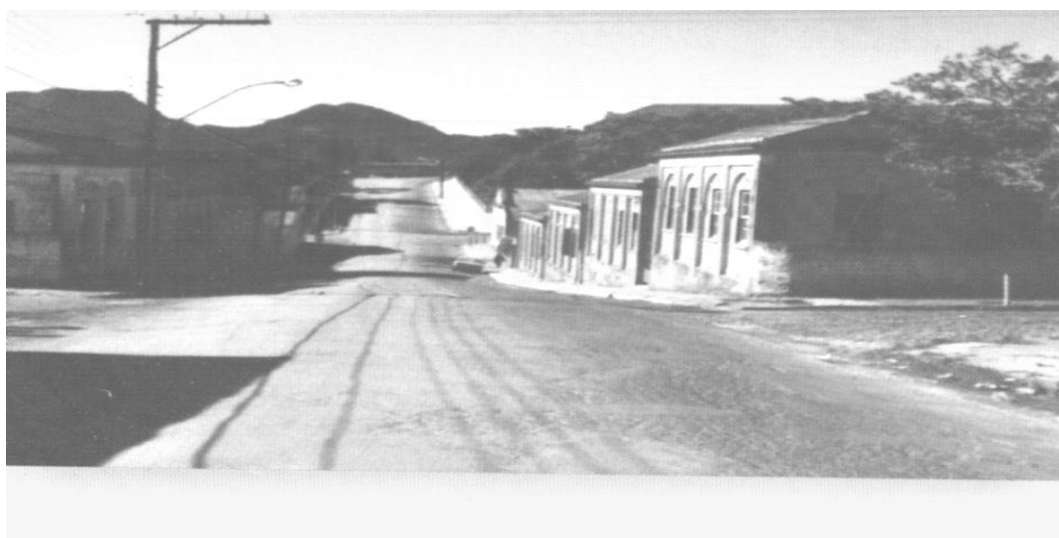


Figura 5 - Vila Belga (“Memória Cidadã – Vila Belga”, 2002, capa – Foto IPHAE).

¹⁵³Há também referências às datas entre 1898 e 1903, ou 1901 e 1903. A esse respeito Axt (2001, p. 191) dá uma pista importante sobre a data de 1907, ao apresentar uma carta de Ramiro de Oliveira endereçada a Borges de Medeiros datada de 30/09/1907, tratando da aquisição dos terrenos para a construção das oficinas e da “vila operária”. Se não a “Vila Belga”, poderia ser a “Vila Brasil” construída anos depois.

¹⁵⁴Mais detalhes e depoimentos sobre as razões da construção da “Vila Belga” ver Rio Grande do Sul. Secretaria de Estado da Cultura. Centro de História Oral. **Memória Cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: SEDAC/CHO, 2002.

¹⁵⁵O diretor geral, Dr. Gustave Vauthier, não residia na vila. Possuía residência própria na Avenida Rio Branco, próximo dos escritórios da empresa.

O afluxo de trabalhadores em Santa Maria nos anos seguintes a 1905, para atuar nas indústrias, comércio e na VFRGS, favoreceu a ocupação de determinados espaços na parte norte da cidade. Isso devido às facilidades de acesso ao trabalho e aos locais onde buscavam provisões para as necessidades diárias. Assim, começaram a surgir bairros e vilas formadas no entorno desse parque ferroviário. Dessa forma, no decorrer dos anos, como podemos verificar nos mapas da cidade e em fotografias, aconteceu uma expansão urbana nesses espaços, quando foram ocupadas áreas nas partes leste e oeste pelo proletariado, sempre seus habitantes tomando como referencial as linhas férreas.

Por estarem mais próximos da zona central da cidade e da estação férrea, os maiores aglomerados populacionais foram designados de “bairros” praticamente desde a segunda década do século XX¹⁵⁶. Nesses locais habitavam os ferroviários de maior poder aquisitivo, que além de adquirirem terrenos, loteados por proprietários de “chácaras” então existentes, conseguiam edificar suas moradias e assim melhoravam as condições do orçamento doméstico, porque deixavam de pagar aluguéis¹⁵⁷. Já os trabalhadores de salários mais baixos procuravam terrenos em áreas mais afastadas, onde também construía as suas casas contando com recursos próprios da poupança familiar, fato que determinou o surgimento de várias “vilas operárias” em Santa Maria, sendo muitas delas típicas de ferroviários.

Nos dois casos, procuravam estes trabalhadores estar o mais próximo do local do trabalho. Quando não era possível, já que muitos habitavam nos extremos da cidade, assim mesmo se localizavam nas proximidades da linha férrea, para poder dispor do transporte gratuito do trem de “pessoal de serviço”¹⁵⁸. Desse modo, a cidade cresceu do “centro” em direção à estação ferroviária, e deste ponto se estendeu para os sentidos norte, oeste e leste¹⁵⁹.

Atestando o crescimento da população que passou a habitar a cidade, João Borges Fortes, citado por Marchiori e Noal Filho (1997, p. 86-87), aponta existir em Santa

¹⁵⁶ Sobre a caracterização e as vivências num “bairro operário” ver Petersen e Lucas (1992, p. 237-242).

¹⁵⁷ Bairro – cada uma das divisões principais de uma cidade; Chácara – habitação campestre. Sobre a evolução dos termos “município”, “cidade” e “vila” consultar o trabalho de Fortes e Wagner (1963, p. 3-6).

¹⁵⁸ Conhecido por “PS”, que transportava os funcionários no início, intervalo de meio-dia e no final do expediente, medida que trazia conforto e abreviava o tempo de deslocamento dos trabalhadores entre suas residências e os locais de trabalho.

¹⁵⁹ Essa afirmação contraria em parte o que ficou estabelecido nas explicações históricas sobre a origem da cidade, isto é, que a ocupação militar portuguesa aconteceu a partir da área onde foi construída a “estação ferroviária”. Contudo, o primeiro núcleo populacional perene habitou a parte superior de uma colina, que vem a ser a atual Praça Saldanha Marinho disposta no centro da cidade.

Maria já no ano de 1901 um aglomerado habitacional denominado “Vila Rica”¹⁶⁰, localizado na zona norte¹⁶¹, como um local onde “reside a população proletária” incluindo entre estes os ferroviários.

Em área contígua à “Vila Rica”, mais a oeste, num quarteirão formado pelas atuais Ruas “Barão do Triunfo”, “Andradas”, “Conde de Porto Alegre” e “Venâncio Aires” foi edificado um outro conjunto de moradias para operários, possivelmente no início da década de 1910, com aproximadamente 50 chalés de madeira que ficou conhecido como “Vila Operária Brasil”, sendo mais tarde denominado apenas como “Vila Brasil”.

Esse loteamento foi idealizado pelo espanhol Perfecto Leirós, e abrigava operários do setor industrial e trabalhadores ferroviários (ver figura que segue). A disposição das moradias voltadas para um ponto central, onde estava situada a caixa d’água e um depósito de lenha, caracterizava o local pela efusiva vida comunitária, sendo muito conhecido pelo trabalho de suas cozinheiras e doceiras, e também pelo lazer de seus moradores que participavam do bloco carnavalesco “Rancho-Suco”¹⁶².



Figura 6 – Vila Operária Brasil (Álbum de Santa Maria -1914. In: Marchiori e Noal Filho, 1997, p. 161).

¹⁶⁰Área atualmente abrangida pelo “Bairro do Rosário”, local que abrigou, igualmente, inúmeras famílias de ferroviários.

¹⁶¹O correto é noroeste da cidade.

¹⁶²Sobre a “Vila Operária Brasil”, ver textos e fotos em Marchiori e Noal Filho (1997, p. 147 e 161). Conforme Machado (1982, p. 168), esse bloco era um “rancho” com música própria, cujas marchas-rancho “cadenciavam a dolência do passo dos integrantes e davam um ar de nobreza ao conjunto que desfilava”.

Nas proximidades dessa vila já existia desde o ano de 1896 a “Sociedade Clube União Familiar”, com sede a Rua “Barão do Triunfo”, o que demonstra que o local era tradicionalmente um espaço ocupado pela população operária¹⁶³, a qual aproveitava seu tempo de lazer para recreação social. A comprovação disso encontra-se nas palavras de Agenor Alves do Amaral, presidente do Clube União Familiar no ano de 1957, ao afirmar que os “(...) sócios (...) são na sua totalidade pessoas de poucos recursos, vivendo a maioria de pequenos salários (...)”¹⁶⁴.

Após 1920 sob administração estatal da VFRGS, houve um aumento considerável da estrutura física do seu parque de serviços em Santa Maria. Fato que favoreceu a implantação de novas empresas no entorno das linhas e proximidades da estação central. Além de negociar a produção no mercado local, destinada ao comércio e venda direta aos consumidores, os empresários aproveitavam a facilidade do transporte ferroviário e exportavam seus excedentes para outras cidades do Rio Grande do Sul.

Nesse sentido, tanto a VFRGS quanto as iniciativas empresariais privadas, acabaram indiretamente contribuindo para a formação de vilas e bairros operários na cidade¹⁶⁵. Entre muitos, o mais conhecido foi o bairro “Itararé”¹⁶⁶, reduto típico de famílias de trabalhadores ferroviários. No que foi secundado pela “Chácara das Flores”, que na sua área englobava a “Vila do Perpétuo Socorro”, esta possivelmente uma denominação que fazia referência às práticas beneficentes dos ferroviários e pelas ações sociais desenvolvidas pela Igreja Católica naquela zona da cidade, caracterizada pelo incentivo à cooperação e solidariedade¹⁶⁷.

¹⁶³Muitos moradores eram negros que trabalhavam na VFRGS.

¹⁶⁴CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Senhor. Agenor Alves do Amaral. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 08 jun. 1957.

¹⁶⁵A obra de Marchiori e Noal Filho (1997) apresenta inúmeras fotografias dos espaços urbanos de Santa Maria, datadas a partir do início do século XX, sendo algumas panorâmicas, pois foram tiradas dos morros mais altos do entorno da cidade.

¹⁶⁶Uma homenagem dos habitantes à localidade paulista de Itararé, ponto terminal da ligação férrea entre Rio Grande do Sul e o Estado de São Paulo. Mas, originariamente já havia no local a “Rua Itararé”, conforme mapa de Santa Maria de 1902. De acordo com Machado (1982, p.103), era conhecido também por “bairro-cidade”, devido a sua concentração populacional e por estar separado do centro pelas linhas férreas. Sobre o bairro ver o trabalho “O HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO ESPACIAL DO BAIRRO ITARARÉ NO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA RS”, autoria de Oni Nardi, Vera Maria Fávila Miorin (Orientadora), Anderson Osório Cavalheiro, Adel Jeferson Perobelli e Roberto Carvalho (Relatório de pesquisa desenvolvida na disciplina de Prática de Pesquisa em Geografia Humana, Centro de Ciências Naturais e Exatas, UFSM, 2003). Disponível em: <http://www.cibergeo.org/agbnacional/VICBG-2004/Eixo1/E1_069.htm>. Capturado em: 09 ago. 2004.

¹⁶⁷Denominação feita através da lei municipal N^o. 643, de 1958 (MUNICÍPIO DE SANTA MARIA. **Leis Municipais**. Santa Maria: Câmara de Vereadores de Santa Maria, 1958).

Pela importância de contarem com trabalhadores especializados entre seus moradores, com possibilidades de consumo maior que outras vilas e bairros, muitas indústrias e estabelecimento comerciais se instalaram nas imediações desses dois espaços urbanos, localizados na zona norte da cidade. Conforme Estenio Guaraci de Abreu Lima, ferroviário aposentado, “os ferroviários eram bem tratados, principalmente pelos donos das casas de comércio, pois sabendo que era ferroviário (...) [porque] os ferroviários sempre foram bons pagadores, pois com todas as dificuldades eles eram pontuais”¹⁶⁸.

Entre as demais vilas¹⁶⁹, consideradas redutos de operários fabris e ferroviários, que se formaram acompanhando os traçados das linhas férreas¹⁷⁰, destacam-se a “Carolina”, “Salgado Filho”, “Lar Operário”, “Leste”, “Schirmer”, “Rossato”, “Sinhá”, “Campestre do Menino Deus” e “Montanha Russa”¹⁷¹.

Em geral, a construção das casas habitadas por esses trabalhadores eram feitas de madeira, e existiam praticamente em todos os núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul. Produto disponível em Santa Maria, mas que devido à devastação das florestas para o fornecimento de lenha e dormentes à VFRGS nem sempre tinha a quantidade necessária para ser disponibilizada ao restante da população. Por isso, era adquirida geralmente na região do planalto gaúcho, e devido a acordos com a Direção da Viação Férrea o transporte acontecia com abatimento de tarifas. Como afirma Ovídio de Oliveira Marques, a “aquisição da casa própria era o desejo da classe, e com a facilidade de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal, possibilitava a ida até a Serra gaúcha e efetuava a compra de um corte de casa, posto sem custo em seu terreno, pois a Viação

¹⁶⁸Questionário respondido em 02 dez. 2002.

¹⁶⁹ Exceção da Vila “Getúlio Vargas”, construída no sul da cidade na década de 1950.

¹⁷⁰Por analogia, o “Bairro Itararé” em Santa Maria pode ser comparado ao Bairro “Esplanada” na cidade de Divinópolis, em Minas Gerais, e as Vilas citadas às “Vilas Ferroviárias” da cidade de Bauru em São Paulo, igualmente centros ferroviários de grande importância (In: Corgozinho, 1989; Possas, 2001). Ver também o caso da cidade de Jundiaí, em São Paulo, em Calvo (1994). Também, tornou-se comum nas principais cidades ferroviárias do Brasil a existência de ruas, praças, bairros, avenidas, vilas denominadas “FERROVIÁRIOS”. Na cidade de Santa Maria encontramos apenas a “Praça dos Ferroviários”, sucedânea da “Praça Kraemer” nos anos da década de 1950, localizada na então Vila “Salgado Filho”, próxima do campo de futebol do Guarany-Atlântico, e o “Monumento dos Ferroviários” erigido em 1930, localizado no morro dos “Link” (homenagem do governo estadual).

¹⁷¹A “Montanha Russa” era uma área de terras de propriedade do imigrante italiano Wenceslau Sffoglia. Recebeu esse nome em função da descida íngreme, em curvas, da linha férrea Santa Maria-São Paulo que passava ao seu largo. Local de natureza aprazível serviu por muitos anos como espaço de descanso e lazer para os santa-marienses, especialmente para as famílias de ferroviários que nas suas proximidades residiam (Cf. Beltrão, 1979, p. 451).

Férrea mantinha transporte gratuito. Era comum na época. Faziam mutirões para efeito de construir suas residências”¹⁷².

Outros materiais alternativos acabavam servindo aos propósitos dos ferroviários em poder edificarem suas moradias. Por exemplo, as sobras de madeira retiradas dos vagões considerados sucatas serviam para o erguimento de cercas, latrinas, galinheiros, paióis, pontilhões e até mesmo para os operários mais pobres fazerem suas casas. O mesmo se dava com os dormentes abandonados pelos trens de lastro, folhas de zinco, rolos de arame, moirões, telhas de cimento. As madeiras não utilizadas serviam para queima, já que a maioria dos ferroviários somente possuía fogões à lenha¹⁷³.

Formadas assim tantas vilas e bairros, em poucos anos o dilema das autoridades municipais e estaduais era no sentido de resolver os problemas viários, dotando os caminhos com calçamento e iluminação pública, especialmente nos espaços de maior circulação de operários e estudantes, bem como fornecer água tratada e canalizar esgotos. Muitas vezes, pela falta de recursos orçamentários e precariedades técnicas da época, o poder público em parceria com a comunidade providenciava a solução para as demandas.

Entre alguns exemplos, pode ser destacado o do calçamento de ruas na periferia da cidade, geralmente feito com cascalhos de pedra e sobras de carvão¹⁷⁴. Os materiais eram provenientes das pedreiras da VFRGS e das fornalhas das locomotivas, os quais a população ajudava a espalhar e compactar¹⁷⁵. Também a construção de pontilhões e pinguelas eram feitas com dormentes e trilhos da Viação Férrea, que serviam para facilitar o passeio público, e até mesmo na transposição de pessoas doentes em locais onde não era possível chegar por outros meios¹⁷⁶.

¹⁷²Questionário respondido em 17 dez. 2002.

¹⁷³A utilização dessas sobras, contudo, não era tão simples assim. Geralmente o material era desviado dos próprios da VFRGS, situação que gerava uma série de inquéritos administrativos, com se percebe nos Boletins de Pessoal (Como exemplo, o N^o. 1, de 15/01/1960, p. 21-23); outras vezes era doada pelas chefias das seções ou com o consentimento da direção das oficinas (Ver Máximo, 1979, p. 45).

¹⁷⁴Popularmente conhecido como “asfalto dos bairros pobres”, que igualmente servia de calçamento de pátios nas residências dos ferroviários.

¹⁷⁵Essa prática perdurou por muitos anos. Nas Atas e Correspondências da Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria são inúmeros os procedimentos encaminhados pela comunidade e vereadores nesse sentido. Especialmente para o atendimento de bairros e vilas operárias.

¹⁷⁶Por exemplo, ver ofício dos Vereadores Luiz Ferretti e Waldemar Rodrigues da Silva sobre a necessidade de “Urbanização da Periferia”: “Considerando ser a Vila Schirmer um dos bairros cuja população esta grandemente prejudicada, visto não ter uma Rua em condições de trânsito para o centro da cidade”. Sérios eram os transtornos enfrentados pelos moradores da vila, como acontecia com a assistência médica de urgência, em que o transporte de doentes acontecia por meio de padiola (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofícios dos Vereadores Luiz Ferretti e Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 09 jun. 1950).

Também era o caso das conhecidas “bicas públicas” instaladas pelo Serviço Industrial do Estado, em comunidades com carência de abastecimento d’água¹⁷⁷, pois geralmente na periferia somente havia disponibilidade de água em poços de captação, junto às residências de particulares ou em fontes públicas¹⁷⁸. Além de minorar o problema de higiene e consumo das pessoas, muitas “bicas” atendiam as necessidades de trabalho das lavadeiras, que com o auxílio da Prefeitura Municipal construía tanques coletivos e assim podiam contribuir no sustento de suas famílias.

Outro tipo de solicitação enviada pela comunidade, através de seus representantes no parlamento municipal, era em relação às ruas de maior afluxo de operários e seus familiares. Como, por exemplo, a “Fernandes Vieira” travessa com a “Gonçalves Dias”, por serem vias de transporte de mercadorias da Parada “Inspetor Goulart” – local de armazéns da Viação Férrea – por onde trafegavam muitos veículos e se deslocavam mais de 400 alunos do Grupo Escolar Rui Barbosa, grande parte deles filhos de ferroviários. Conforme o vereador Waldemar Rodrigues da Silva, “a maioria dos moradores da região eram operários, que se comprometiam a ajudar nos reparos das ruas, com a colocação de cinza proveniente da Viação Férrea”¹⁷⁹.

Muitos vereadores, por sua vez, encaminhavam solicitação ao governo municipal para a construção de obras de benfeitorias que facilitariam a vida dos habitantes desses bairros e vilas. Exemplo disso seria uma ponte sobre o “Arroio Cadena”, no final da Rua “Borges do Canto”, nos fundos das Oficinas Mecânicas da Viação Férrea, por tratar-se de uma “zona habitada por grande número de ferroviários que, principalmente no inverno, encontram dificuldade em irem para o serviço”¹⁸⁰. Em caso semelhante, o Senhor Jorge Leal e outros 17 postulantes, todos moradores de “Otávio Lima” (“Km 3”), se dirigiram à Câmara de Vereadores relatando problemas das ruas circunvizinhas à Avenida Oswaldo Cruz, principal acesso rodoviário às oficinas da Viação Férrea e local

¹⁷⁷Posteriormente, substituído pela Companhia Rio-grandense de Saneamento (CORSAN). Em ofício datado de 21/01/1952, o Eng. Presidente dos Serviços Industriais do Estado, Mario Julien Schilling, autorizava a instalação de bicas públicas gratuitas nos extremos da rede de água, “destinadas a servir as populações pobres circunvizinhas”.

¹⁷⁸Isso podemos comprovar pelo ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira, de congratulações ao Deputado Waldemar Rodrigues da Silva “(...) pelo relato que [este] fez dos serviços de abastecimento d’água para esta cidade, afirmando que a população das vilas operárias que aqui existem não contam com água, criando-se uma situação perigosa e impressionante para milhares de pessoas”. (CÂMARA DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 ago. 1957).

¹⁷⁹Idem. Ofício do Vereador Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1948.

¹⁸⁰Idem. Ofício dos Vereadores Luiz Ferretti e Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 abr. 1948.

habitado por muitas famílias de ferroviários. Solicitavam providências para as ruas intransitáveis durante os períodos de chuva intensa no inverno, o que prejudicava os operários das oficinas que se viam impossibilitados de se dirigirem ao serviço¹⁸¹.

Outra questão que preocupava a comunidade dizia respeito às casas de prostituição, encontradas tanto no centro quanto na periferia da cidade. No caso eram aquelas localizadas junto às “casas de famílias de boa índole”, sendo muitas dessas famílias constituídas por ferroviários, que descontentes com a situação apelavam ao poder público para a tomada de providências. Em ofício encaminhado ao presidente da Câmara Municipal pelos vereadores Luiz Ferretti e Luciano Martins de Castro, constava pedido dos moradores da Rua Benjamin Constant e adjacências, para a retirada das casas de números 872, 884, 890 e 898, por serem “locais de meretrício”, considerados como “verdadeiros galpões em mau estado, condenados pelo Departamento Estadual de Saúde e, nestas reúnem-se meretrizes da mais baixa casta, originando verdadeiras malocas que, além da algazarra infernal, dia e noite, desrespeitam e deixam as famílias em constante sobressalto”¹⁸².

No interior das áreas desses bairros e vilas, também vamos encontrar inúmeras sociedades recreativas e desportivas, que juntamente com escolas de ensino fundamental e igrejas, compunham os equipamentos urbanos mais importantes para a vida social das populações da periferia. Entidades que eram representativas de movimentos comunitários, grupos cívico-partidários, categorias profissionais e religiões.

Com o passar dos anos e o aumento considerável do contingente populacional desses locais, o poder público municipal de Santa Maria, muito pressionado pelos vereadores que tinham seus redutos eleitorais nessas áreas da cidade, procurou sempre dar atenção especial aos problemas básicos como os de saneamento, sem, contudo, resolver a maior parte deles devido à precariedade de recursos orçamentários.

Como coloca Reichel (1979, p.263)¹⁸³, referindo-se a presença dos imigrantes na economia gaúcha, “floresceu, assim, nas zonas do centro e norte do estado, um comércio interno caracterizado por sua dinamicidade (...)”. No contexto dessa realidade, se somou o poder de compra do expressivo número de viajantes que transitavam na cidade, além dos próprios trabalhadores ferroviários, fator que atraiu muitos

¹⁸¹Idem. Ofício do Senhor Jorge Leal e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jul. 1948.

¹⁸²Idem. Ofício dos Vereadores Luiz Ferretti e Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1948.

¹⁸³ In: Gonzaga e Dacanal (1979).

comerciantes a instalar suas empresas na cidade. Como afirma José Luiz Gessat, ferroviário aposentado, “a classe ferroviária tinha muito prestígio; o desenvolvimento da cidade deveu-se a ela; o comércio foi impulsionado; cartas oferecendo crédito era comum; os trabalhadores particulares tinham desejo de conseguir uma vaga na ferrovia”¹⁸⁴.

Outra forma de averiguação do desenvolvimento alcançado pela cidade são os dados apostos nas previsões orçamentárias do município, como as do período entre 1910 e 1920, onde se percebe a quantidade expressiva de atividades comerciais, industriais e de serviços existentes. Eram oficinas que trabalhavam com ferraria, caldeiraria, selaria, ourivesaria, sapataria, marmoraria, chapelaria, funilaria, alfaiataria e costuraria, padarias, marcenarias, tipografias, fábricas de doces, massas, sabão, velas, cervejas, vinho, gasosa, gelo, licores, charutos e cigarros, telas e tijolos, mosaicos, de embutidos, alambiques, de café, curtumes e selarias, etc¹⁸⁵.

Essa quantidade de atividades fabris explicava as razões de a cidade ser local de feiras e exposições realizadas periodicamente, o que era facilitado por ser um entroncamento ferroviário. A primeira, conforme Beltrão (1979, p. 461) aconteceu em 15 de novembro de 1910. Outras são referidas nos Anais da Câmara de Vereadores, como no caso das “brilhantes exposições realizadas em S. Maria nos anos de 1938, 1939 e 1940”, quais sejam industrial, comercial, pastoril e agrícola, que aconteciam no município em função da sua posição geográfica privilegiada, considerada “ideal para exposições regionais”¹⁸⁶. Fato reconhecido inclusive pelo Diretor da VFRGS, o santa-mariense Aníbal di Primio Beck, pelas vantagens econômicas que tais exposições traziam aos demais municípios¹⁸⁷.

Se o comércio ganhou projeção com a ferrovia, por outro lado o transporte ferroviário também contribuiu enormemente para o desenvolvimento do setor educacional na cidade de Santa Maria ao longo da primeira metade do século XX. Para

¹⁸⁴Questionário respondido em 12 dez. 2002. Como exemplo comparativo, Corgozinho (1989, p.35) referindo-se ao caso da cidade de Divinópolis em Minas Gerais, afirma que a “estação constituía a atração maior da cidade... Era o ponto de encontro da população e onde se localizava o melhor restaurante. Os cidadãos mais prestigiados eram os que ocupavam cargos importantes na Rede. Eram os ferroviários que abasteciam os cofres do comércio e durante os atrasos de pagamento toda a cidade tendia a parar”.

¹⁸⁵COLETÂNEA DA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias**. Anos de 1910 a 1913. Volume III; Anos de 1914 a 1920. Volume IV. Santa Maria: Livraria do Globo, 1939.

¹⁸⁶Conforme consta num requerimento do Vereador Walter Cechella, datado de 21/10/1952, (CÂMARA DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 21 out. 1952).

¹⁸⁷Ibidem.

isso se concretizar, muitas foram as iniciativas nesse sentido, visto que eram reconhecidas as deficiências nesse campo em todo o interior do Estado do Rio Grande do Sul.

Foi consenso na opinião pública santa-mariense que tais iniciativas “passaram a funcionar como verdadeiros catalisadores do ensino e da cultura no interior do Rio Grande do Sul, atraindo para Santa Maria os filhos dos fazendeiros das fronteiras oeste e sul e os filhos dos agricultores e comerciantes das zonas serrana e missioneira”¹⁸⁸. Portanto, num primeiro momento, a intenção era oferecer condições de estudo para os membros da elite regional gaúcha e da ascendente “classe ferroviária”¹⁸⁹.

Afora as iniciativas da Cooperativa dos Ferroviários (COOPFER) na área educacional, em junho de 1943 o governo estadual inaugurou a “Escola Profissional Ferroviária de Santa Maria”, estabelecimento concebido a partir de um plano de difusão de núcleos de ensino profissional nos pontos de maior densidade de trabalhadores ferroviários no Estado no Rio Grande do Sul¹⁹⁰. Essa escola se constituiu por muitos anos no principal centro de formação de mão-de-obra especializada da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, destinada ao preparo profissional especialmente de artífices e maquinistas.

A orientação do ensino era feita pelo Departamento Regional do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) do Rio Grande do Sul, que era ministrado por educadores egressos da própria VFRGS. Teve como finalidade a formação de pessoal técnico para a empresa ferroviária, o que acontecia através de diversos cursos. O principal chamava-se “Curso de Aprendizagem de Ofícios”, voltado à formação de menores com idades entre 14 e 16 anos, cujas especialidades eram: mecânico ajustador, mecânico torneiro, caldeireiro, eletricitista e marceneiro. A duração do curso era de 4 anos, com dois turnos diários de aulas. O estágio era feito na própria VFRGS¹⁹¹.

¹⁸⁸Cf. Isaia (1985, p. 89).

¹⁸⁹Aos setores populares restaram algumas iniciativas dos governos estadual e municipal. Em 1906 ocorreu a instalação da “Escola Complementar” na cidade, em substituição aos anteriores “Colégios Distritais” que haviam sido criados em 1901. Mesmo que de forma precária, vieram a propiciar meios de educação básica para os filhos do operariado. Contudo, iniciativa que não durou muito tempo, porque já em 1910 as atividades dessa escola foram encerradas, e para não deixar centenas de alunos pobres sem instrução, nesse mesmo ano foi criado o “Colégio Elementar” (Cf. Belém, 2000, p. 216-217).

¹⁹⁰VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1946**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 394).

¹⁹¹Sobre esse assunto ver Pronko (2004), que compara o caso do ensino profissional, com destaque ao ferroviário, entre as realidades do Brasil e da Argentina.

Com este pessoal especializado a empresa supria necessidades emergenciais como o conserto ou a fabricação de peças para locomotivas, carros, vagões, modelagem, mobiliário e outros itens. Já o “Curso de Formação de Maquinistas”, para locomotivas a vapor, teve seu início no ano de 1945. Tinha duração de seis meses, e os alunos em sua maioria eram “foguistas” que passavam por aulas teóricas e práticas. Em 1960, em função da substituição das velhas locomotivas a vapor por equipamentos movimentados a diesel, o curso foi desativado¹⁹².

Também, a partir de 1951, funcionou na Escola Profissional um “Curso de Formação de Telegrafistas” com duração de dois anos. Era destinado a alunos da faixa etária anteriormente referida e também para adultos, porém suas atividades aconteciam no período noturno.

Paralelo aos avanços do setor educacional, com suas inúmeras instituições e oferta de vagas para milhares de alunos do ensino fundamental, ginásial, secundário, e superior, a cidade passou a contar com outros estabelecimentos que lhe deram aporte para o desenvolvimento cultural. Esse foi o caso do “Cine Teatro Independência” inaugurado em 1922, localizado junto à Praça Saldanha Marinho num amplo prédio onde passaram a ser realizados os principais eventos culturais da cidade. Espaço que atraía milhares de pessoas todos os meses para assistir peças teatrais e filmes, sendo muito utilizado pelos estudantes. Foi também um ponto de referência para os ferroviários, porque o seu auditório comportava mais de mil pessoas, o que permitia a realização das grandes assembleias da categoria.

Segundo Possas (2001, p. 300), após 1930, no campo cultural, aconteceram mudanças de hábitos e valores bastante significativos, pois aconteceram “alterações das condições materiais de reprodução do cotidiano”. Para a autora:

A vida urbana podia ser captada com suas multiplicidades de duração convivendo entre si, fornecendo novos ritmos e temporalidades diferentes. A presença da multidão e, ao mesmo tempo, do individualismo faz-se reconhecer e aparecer pela moda, maneira de vestir, pentear os cabelos, falar publicamente, tudo estimulado cada vez mais pela força do cinema que se popularizava e pelo acesso a uma infinidade de revistas e jornais. Os privilegiados ocuparam o espaço urbano em desfiles ostensivos de adereços importados e complementos

¹⁹²A escola encerrou suas atividades no ano de 1968, como resultado das transformações ocorridas na administração da VFRGS e também nos processos operacionais introduzidos, que contavam com novas tecnologias. As informações sobre a “Escola Profissional Ferroviária” nos foram prestadas por Ovídio de Oliveira Marques, autor de um texto mimeografado sobre o assunto, ferroviário aposentado que atuou como professor na instituição.

de uma cultura europeizada, enquanto as camadas menos privilegiadas eram comprimidas e conduzidas para as periferias urbanas.

Quanto às evidências do progresso cultural, segundo Antonio Isaia: “(...) o espírito associativo de Santa Maria está aparelhado com o máximo grau de cultura” ; e “um dos característicos principais (...), é sem dúvida o seu extraordinário movimento, devido não só à atividade sempre crescente de seu comércio e de sua indústria, como também pelo grande número de trens que diariamente chegam e saem da cidade”¹⁹³. Essa era uma particularidade reconhecida pela maioria dos viajantes que estiveram na cidade nas três primeiras décadas do século XX, como é possível de se verificar no trabalho de Marchiori e Noal Filho (1997). Viajantes que apontavam Santa Maria como o mais importante centro cultural do interior do Rio Grande do Sul. Resultava, então, um intenso movimento social e intelectual, sendo depois de Porto Alegre uma das cidades mais importantes do Estado, fato comprovado pelas companhias de teatro que passavam pela cidade em direção a Buenos Aires, aproveitando as facilidades do trem.

Se por muitas décadas a dinâmica de desenvolvimento de Santa Maria esteve relacionada à ferrovia e à consolidação das experiências, práticas e modo de vida dos trabalhadores ferroviários, dependendo até então dos capitais financeiros injetados pela VFRGS, a nova fase que se avizinhava era de enfrentamento de sérios problemas. Com maior destaque aos sociais, porque a crise econômica que naquele momento assolava o país atingia diretamente a cidade que crescera em grandes proporções, sem, contudo, possuir uma base econômica que pudesse compensar a retração do progresso ferroviário.

1.3.2 As Ferrovias e o Desenvolvimento da Depressão Central

Em 1884 foram concluídos os trabalhos de assentamento de trilhos no local onde posteriormente foi construída a Estação Férrea da cidade de Santa Maria. A partir de 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

¹⁹³In: “Jornal Diário de Santa Maria”, edição de 1º de outubro de 2003, Diário 2 – p.7.

coloniais do nordeste da província em direção à depressão central, planalto e campanha gaúcha. Essa também é a versão brasileira da “conquista do Oeste”.

Nos anos seguintes, já em pleno funcionamento a ligação ferroviária de Santa Maria a Porto Alegre, com baldeação fluvial junto ao rio Taquari¹⁹⁴, e iniciadas as obras das linhas da serra e da fronteira, o interior do Rio Grande do Sul ganhou novo impulso desenvolvimentista. Através do novo meio de transporte foram atenuadas as carências de consumo da sua população, nessa época ainda muito dependente de produtos alimentícios, maquinários e vestuário, adquiridos em várias partes do Brasil e até do exterior. O que também, por outro lado, facilitou a venda da sua produção primária e das pequenas fábricas e engenhos.

Como expressou Wolfgang Hoffmann-Harnisch, ao comentar sobre as viagens de trem no Rio Grande do Sul, “passa-se sempre por Santa Maria. Aqui cruzam o grande sistema de trânsito internacional de norte e sul (...) com o trânsito estadual de leste para oeste (...). Eis porque esta cidade é o centro ferroviário do Estado”¹⁹⁵. Porém, com a Revolução Federalista de 1893, durante certo período houve a estagnação da região que foi palco de lutas em áreas de alguns de seus municípios.

Um dos mais visados, pela sua importância estratégica, foi o de Santa Maria. No ano de 1894 a cidade foi invadida pelas forças federalistas, após a derrota sofrida pela Brigada Militar junto ao “Passo do Verde”¹⁹⁶. Em vista do acontecido, o comércio fechou as portas. O auxílio aos legalistas chegou mais tarde por via férrea, através de um corpo provisório da Brigada Militar vindo de Cacequi, fato que não impediu os saques e a destruição quase total, pela primeira vez, da estação ferroviária local¹⁹⁷.

Nesse episódio da história política brasileira, pela primeira vez as ferrovias foram utilizadas como instrumento de apoio bélico, e estando a cidade de Santa Maria localizada no centro do Estado, foi um alvo constante de ataques que visavam o controle das linhas. No dizer de João Borges Fortes, citado por Marchiori e Noal Filho (1997, p. 86), quando residia na cidade em 1901, “nenhuma outra localidade rio-grandense

¹⁹⁴No atual município de General Câmara.

¹⁹⁵In: Marchiori e Noal Filho (1997, p. 244).

¹⁹⁶Junto ao rio Vacacaí, no limite sul do município.

¹⁹⁷Cf. Beltrão (1979, p. 375; 377-388).

recebeu, após o surto do regime republicano, maior impulso progressivo do que Santa Maria”¹⁹⁸.

Da mesma forma, tendo que atender as municipalidades da região central e da fronteira, em especial as cidades de Cachoeira do Sul, São Sepé, Jaguari, Santiago, São Borja, São Vicente do Sul, Vila Rica¹⁹⁹, Tupanciretã e Cruz Alta, o comércio santamariense ganhou novo impulso, assim como ocorreu com a prestação de serviços²⁰⁰. Exemplos disso foi a expansão da rede hoteleira da cidade²⁰¹, criação de quatro jornais²⁰², a construção de um teatro e o aparecimento das primeiras sociedades recreativas e beneficentes²⁰³.

Após uma fase de crise decorrente dos reflexos da Revolução Federalista, que determinou o abandono dos campos na região serrana, a recuperação econômica do norte do Estado aconteceu com a retomada da produção dos ervais²⁰⁴ e prospecção de madeira. Isso acompanhado da baixa das tarifas do transporte ferroviário fez circular por Santa Maria uma quantidade enorme de pessoas e de produtos, como “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 (...)”²⁰⁵.

Já em relação ao trajeto na zona da Depressão Central, entre Porto Alegre e a região da Campanha, predominava a indústria do charque e demais subprodutos da

¹⁹⁸Assim, conforme levantamento feito pelos agrimensores Catão Vicente Coelho e Candido Brinckmann, como consta no *Almanach Municipal da Cidade de Santa Maria da Boca do Monte para o anno de 1899* (In: Marchiori e Noal Filho, 1997, p. 82)., no final do século XIX já existiam na localidade 33 Ruas, 7 praças, 5 fontes públicas, 1 hipódromo, uma olaria a vapor, uma fábrica de café, 4 fábricas de cerveja, 2 fábricas de sabão, uma fábrica de gasosa, 2 fábricas de licores, diversas de vinho, de móveis, duas tipografias, 6 hotéis, 3 sociedades de música, entre outros melhoramentos, bem como uma série de iniciativas econômicas e culturais

¹⁹⁹Atual município de Júlio de Castilhos.

²⁰⁰Cf. Beltrão (1979, p. 404), em 29 de junho de 1897 foi fundada a Praça de Comércio de Santa Maria, que mais tarde, em 1918, seria a base para a fundação da Associação Comercial do município.

²⁰¹Entre muitos que passaram a prestar seus serviços (mais de trinta), um dos mais conhecidos foi o “Hotel dos Viajantes”, de propriedade do cidadão francês Leon Berthaud. Após sua morte, a denominação do estabelecimento passou a ser “Hotel León”, o qual se rivalizou por anos com os hotéis “Kroeff” e “Farol”, considerados os melhores da cidade. Dos mais populares se destacaram o “7 de setembro”, “Hamburgo”, “Müller”, “Itália”, etc.

²⁰²Como os mais importantes, em 1911, o “Diário do Interior” (independente) passou a ser publicado na cidade, e pelas facilidades das ferrovias era diariamente remetido para várias cidades da região e outras na fronteira, como Santana do Livramento, Alegrete e Uruguaiana; e o “Correio da Serra” de 1917, ligado aos federalistas, sempre esteve envolvido em muitas polêmicas (Cf. Ribeiro, 1992, p. 111-112; 114-115).

²⁰³Guardadas suas diferenças, temporalmente temos aí um caso com muitas semelhanças à história da cidade de Bauru, do Estado de São Paulo, igualmente um centro ferroviário de grande destaque como está demonstrado nos trabalhos de Calvo (1998) e Possas (2001).

²⁰⁴A esse respeito ver o trabalho de Félix (1996, p. 95-98).

²⁰⁵Cf. Cunha (1909, p. 415-416; 424-425). Segundo o autor, informações baseadas em dados oficiais.

pecuária. Como na época o Rio Grande do Sul continuava a ser um exportador desses produtos, especialmente para a região sudeste do Brasil, a ligação ferroviária entre São Paulo e a cidade de Santa Maria favoreceu ainda mais os negócios.

Despontando como a cidade de referência no setor de transportes, Santa Maria passou a constituir um polo regional. Contudo, faltavam-lhe muitas condições em relação às expectativas de seus moradores e visitantes, como no caso dos próprios funcionários da ferrovia ou de empresários. Assim, o impulso foi dado quando a *Compagnie Auxiliaire* resolveu estabelecer seus escritórios administrativos e oficinas da ferrovia na cidade, ainda no ano de 1898. Segundo Beltrão (1979, p. 408-409):

Em consequência, vem para S.Maria, [a] sede dos escritórios da empresa, um grupo de funcionários de nacionalidades francesa e belga, radicando-se alguns deles entre nós. Foi primeiro diretor o Dr. Gustavo Vauthier, que se casou em S.Maria, com Conceição Ribas, irmã de Manuel e Augusto (...). A companhia mandou construir dezenas de casas de moradia para seus funcionários entre as Ruas Manuel Ribas e 13 de maio, constituindo a chamada Vila Belga²⁰⁶.

Mesmo que tal medida tenha sido vista com desagrado por alguns setores produtivos e comerciais da economia gaúcha, a ferrovia impulsionou o crescimento de toda a região, pois as dificuldades de transporte da produção foram sanadas com a disponibilidade de trens para várias localidades do Estado. Fato que, no decorrer dos anos, demonstrou que a expansão ferroviária no interior do Rio Grande do Sul trouxe benefícios incalculáveis para toda a população.

A respeito da centralização da administração da *Auxiliaire* em Santa Maria, Kliemann (1977, p.171) pondera que esta decisão foi um dos fatores determinantes da crise do empreendimento belga no Rio Grande do Sul, pois, a cidade, à época, não possuía a mínima importância no contexto estadual, privilégio que era reivindicado, por exemplo, pela cidade portuária de Rio Grande.

Certamente, se tivessem levado somente em consideração a evolução do progresso de Santa Maria até o final do século XIX, os belgas possivelmente teriam

²⁰⁶De acordo com Isaia (In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**, Santa Maria, 1983, p.62) este conjunto habitacional passou a reunir belgas, franceses e brasileiros. Eram funcionários da administração superior da ferrovia e prestadores de serviços, na estação local e nos serviços de socorros da via permanente e tráfego. Este conjunto habitacional, considerado o primeiro no gênero do Rio Grande do Sul, com suas casas geminadas de dois tipos arquitetônicos, teria sido inaugurada no ano de 1903. Porém, como visto anteriormente, não há documentação conclusiva a esse respeito.

escolhido outra cidade para a sede dos escritórios e oficinas da sua empresa. Mas essa não era a questão mais importante. Outros motivos foram determinantes na escolha. Entre eles porque existia um plano belga de controlar estrategicamente todas as vias de comunicação do Estado, considerando-se os interesses da companhia no Uruguai, na Argentina e no centro do Brasil. Isso exigia agilidade, presteza, rapidez, isto é, um pouco daquilo em que se resumiu a vida de Santa Maria no século XIX, cuja população se acostumou com o movimento causado pela passagem de viajantes, de comerciantes, de tropeiros, de militares, etc.

O advento da ferrovia e do trem viria a constituir a alternativa que faltava a essa comunidade interiorana para se projetar no cenário gaúcho, rivalizando-a com outras cidades que se consideravam polos de progresso regional. Ainda a ser considerado, que no município existiam duas colônias de imigrantes bastante atuantes²⁰⁷, que além do comércio e da indústria representavam uma quantidade significativa de mão-de-obra especializada. Situação que a favorecia na perspectiva dos trabalhos desenvolvidos no campo ferroviário, sendo praticamente um caso único nas regiões fora do entorno da capital e da região serrana do nordeste da Província do Rio Grande do Sul.

Na época, os investidores partilhavam de uma visão macroeconômica que pretendia estabelecer vínculos entre diferentes economias sul-americanas, cujo monopólio desejado pelas companhias belgas no setor de transportes terrestres, na competição estabelecida com os ingleses, atenderia seus interesses. Em função desse plano, a cidade de Santa Maria era o local adequado para a intersecção das várias ferrovias que atingiriam tal objetivo, próprio da visão imperialista que predominava naquele momento²⁰⁸. Outra questão era a possibilidade de contar com vários portos alternativos de exportação, como os de Montevideú, Buenos Aires, Paranaguá e Santos, com suas opções tarifárias, sendo todos acessados por ferrovias.

Numa perspectiva geopolítica, a cidade era geograficamente um ponto equidistante dos Portos de Rio Grande e Porto Alegre, das vias férreas uruguaias através de Santana do Livramento e Bagé, das vias férreas argentinas através de Uruguaiana e São Borja, e também de São Paulo e Rio de Janeiro, no centro do país, com acessos ao interior e litoral. Portanto, um local próprio para recebimento e transbordo da produção econômica gaúcha e sua destinação para as demais áreas da região platina.

²⁰⁷Alemães e italianos.

²⁰⁸A esse respeito ver o trabalho de Ransolin (1999).

Mesmo assim, em determinado momento os belgas quase desistiram de manter a cidade na rota ferroviária em direção à fronteira, mas isso não se deu por fatores propriamente de ordem econômica. Foi em função da não concordância do proprietário santa-mariense Ernesto Beck em ceder parte de suas propriedades, no local onde seria instalada a gare da estação, o parque de tração e o entroncamento de linhas para as fronteiras norte, sul e oeste. Fato resolvido com uma conversa, na qual as possibilidades de lucros em curto e médio prazo foram decisivas²⁰⁹.

Outra questão desconsiderada por Kliemann (1977; 1980), trabalhada a *posteriori*, entre outros, por autores como Dias (1986) e Ransolin (1999), foram os fatores de ordem financeira e administrativa. Estes sim os reais causadores do fracasso da empresa belga, mas que somente se configuraram muitos anos depois, e praticamente nada tiveram a ver com a cidade de Santa Maria²¹⁰.

Em verdade, a construção da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruaiana, e as demais obras no setor ferroviário, levadas a efeito após 1898, bem como a instalação dos belgas em Santa Maria, contribuíram para transformá-la num ponto de ligação de várias linhas do Estado, inclusive com efetivação da ligação do Rio Grande do Sul ao Estado de São Paulo²¹¹. Como afirma Belém (2000, p. 165), “vigoroso impulso deu ao município a estrada de ferro que o ligou à capital da Província. Após a inauguração da via férrea, a cidade viu seu comércio estender-se por toda a zona urbana, tornando-se, além disso, um obrigatório entreposto das praças comerciais da fronteira e da região serrana com a de Porto Alegre”.

Nesse sentido, como aduz Pesavento (1994, p. 32), comentando sobre as transformações ocorridas no Rio Grande do Sul no período compreendido entre o *fin de siècle* e a *Belle Époque*,

²⁰⁹Conforme Daudt Filho (1949, p. 244-246) ele próprio propôs uma permuta a Ernesto Beck, por terrenos de sua propriedade, bem mais valorizados, no entorno da Avenida Rio Branco. Mas este, aceitando as ponderações do missivista, entendendo as vantagens do negócio, acabou cedendo. Essa conversa, na opinião de Daudt Filho foi fundamental para permanência dos belgas na cidade.

²¹⁰Nessa questão há um equívoco de interpretação da historiadora, quando afirma, baseada em trecho do Jornal ECHOS DO SUL, de Rio Grande (20/06/1905), que “quando a nova direção resolveu transferir para a cidade de Santa Maria, também no Rio Grande do Sul, os escritórios da Viação Férrea, centralizando ali a administração”. Em verdade, esses escritórios já estavam em Santa Maria desde 1898, como pode ser verificado em Beltrão (1979, p. 408-409). Da mesma forma, o jornal de Rio Grande fala em “continuar com a sede em Santa Maria”.

²¹¹Ligação com Cruz Alta concluída em 1894; com Passo Fundo em 1898; com Rio Grande em 1900; com Uruaiana em 1907.

(...) a emergência de uma ordem urbano-industrial se processou lentamente, tendo por base as disponibilidades do capital-dinheiro acumulado pela comercialização dos gêneros da agropecuária colonial imigrante. Foram empreendidos os primeiros esforços no sentido de facilitar o escoamento da produção, solucionando a chamada “questão dos transportes” através da encampação dos serviços públicos. Estimulou-se a modernização do campo e a racionalização da produção, pelo aperfeiçoamento dos métodos produtivos e sua fiscalização sanitária (...).

Da mesma forma, com a projeção da região central do Estado alcançada a partir das suas transformações econômicas, incremento populacional e oferta significativa de transportes de cargas e passageiros foi propiciado aos municípios das áreas de fronteira acessar com maior brevidade a capital do Rio Grande do Sul, o Porto de Rio Grande e os demais Estados das regiões sul e sudeste do Brasil. Como aduz Isaia (1983, p. 49)²¹²:

Tudo o que se registrar sobre a existência das estradas de ferro no extremo sul do país – região que, em relação aos demais Estados brasileiros, teve a sua colonização completada quase duzentos anos mais tarde – deve ser acompanhado de uma verdade incontestável: foram os caminhos de ferro os responsáveis pela completa conquista social, econômica e cultural do Rio Grande do Sul.

A saudosa Maria-Fumaça, ao rasgar os campos e coxilhas do pampa gaúcho ou as serranias dos nordeste, lançou sementes de progresso em cada parada ou estação. Povoados foram surgindo ao longo das ferrovias, que até as primeiras décadas deste século constituíram o único vínculo de ligação do interior com a capital. E com os povoados e vilas surgiram escolas, hospitais, igrejas, casas de comércio, pequenas indústrias, frigoríficos, cooperativas, melhoramentos agrícolas e pastoris.

Portanto, se considerarmos na análise o seu viés econômico, em poucos anos a cidade de Santa Maria e os demais municípios da parte central do Rio Grande do Sul, começaram a ter expressão no cenário estadual. Além de sua produção agrícola, pastoril e industrial, a cidade tornou-se o entreposto principal para onde afluíam os produtos da campanha e do planalto gaúcho, a serem exportados para o centro do país através da “linha da serra” ou remetidos para os portos já referidos²¹³.

²¹² In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**.

²¹³Situação que acontece também na atualidade, pela manutenção do transporte ferroviário de cargas e pelas rodovias que atravessam o município em todas as direções do Rio Grande do Sul, inclusive de acesso ao super-porto de Rio Grande.

1.4 A Encampação Estatal da Rede Ferroviária Gaúcha

Os problemas enfrentados pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul sob a administração dos belgas, e também dos norte-americanos, não constituíram situação única no quadro de empresas ferroviárias do Brasil. Nos anos vindouros ao término da Primeira Grande Guerra, a maior parte das concessões à iniciativa privada no setor ferroviário passava por dificuldades semelhantes.

Dificuldades que iniciaram ainda na fase de construção dos traçados das primeiras linhas no país, em função da escolha de trajetos inadequados, sendo muitos deles de difícil acesso, com a prioridade de economia de recursos, resultando na qualidade inferior dos materiais utilizados²¹⁴. Somava-se a isso a insuficiência dos equipamentos para atender as demandas de transporte, além das questões de ordem administrativa e as injunções das esferas políticas regionais.

No caso gaúcho, a par de certas contrariedades em relação à gestão administrativa, a empresa belga até havia conseguido certo equilíbrio financeiro entre receitas alcançadas e obrigações assumidas, com saldos alentadores nos anos iniciais do arrendamento, tendo apresentado um pequeno déficit operacional apenas no ano de 1900. Situação que, na ótica de Dias (1986, p. 117), deve ser compreendida em função de dois momentos distintos que demarcaram a vida da empresa até 1905. Ou seja, até o ano de 1901 foram organizados todos os serviços necessários para o funcionamento operacional. Mas, desse ano em diante passou a *Auxiliaire* a sofrer os impactos da difícil conjuntura econômica brasileira²¹⁵, e do aumento das demandas por transportes da economia regional.

Mesmo assim, a empresa conseguiu ultrapassar os momentos de maiores aflições gerenciais, cumprindo a contento as regras contratuais, com serviços que atendiam as exigências da emergente economia gaúcha e do número ainda não muito expressivo de passageiros. Estabilidade aparente, contudo, criticada pelo governo estadual, mas

²¹⁴No trabalho de Corgozinho (1989) são apresentados vários depoimentos de ferroviários sobre as condições de trabalho, com destaque a precariedade e falta de materiais para conservação de linhas e demais equipamentos. Era comum o serviço conhecido como “meia sola”, o que deixava a qualidade dos serviços e segurança dos usuários em segundo plano. Essa situação é relatada igualmente nos trabalhos de Calvo (1994) e de Pelegrina (2000) em relação às ferrovias paulistas, o que também parece ter sido o caso do Rio Grande do Sul no período anterior a 1920, conforme o denunciado pelos operários em suas greves.

²¹⁵A esse respeito, ver os trabalhos de Silva (1980, p. 99), Furtado (1986, p. 168-173; 179-185) e Sodré (1997, p. 100-106).

apoiada pelo governo federal, o que assegurou aos belgas a renovação do arrendamento em 1905.

Tendo assumido uma série de obrigações pelo novo contrato, como a conclusão de trechos ferroviários, construção de ramais e o compromisso de manutenção de salários e da força de trabalho, a companhia belga de imediato já se colocou em meio a uma polêmica importante, ou seja, a localização de sua sede administrativa, que decidiu manter na cidade de Santa Maria. Essa decisão gerou descontentamento das praças de Rio Grande e Pelotas, isto é, das suas respectivas Associações Comerciais, cujos empresários julgavam ser aquelas as cidades adequadas para lotar a sede da empresa, em virtude da importância econômica de que desfrutavam no cenário da economia sulina²¹⁶.

Isso demonstra que em todo o período de gestão da malha de ferrovias do Rio Grande do Sul pelos belgas, as maiores reclamações contra os serviços da empresa partiram dos setores ligados ao comércio. A localização geográfica do Estado e as naturais dificuldades de competição entre diferentes praças comerciais do Brasil e países da região do Prata exigiam eficiência e rapidez no transporte ferroviário, bem como um expressivo número de passageiros e volume de mercadorias que compensassem os investimentos.

Na prática, entre tantas questões que despontavam, a tarifária era a que constituía o principal problema apontado pela empresa para a prestação dos serviços²¹⁷. Os belgas alegavam que a defasagem dos valores impedia as melhorias no transporte. Por seu lado, afirmavam os comerciantes que os preços de tais tarifas eram exorbitantes.

A situação criada deixava exposta a contenda política entre o governo central e o regional. O governo gaúcho tomava o lado dos interesses da economia regional, enquanto que o governo federal aceitava o aumento tarifário, fazendo vistas grossas ao desempenho da *Compagnie Auxiliaire*, considerado naquele momento caótico pelos usuários. Contudo o governo gaúcho ter reconhecido em 1906, através do jornal “A Federação”, que a companhia estrangeira inspirava confiança por ter unificado a malha

²¹⁶Segundo Axt (2001, p. 189), esse fato teria dado início aos primeiros atritos entre a *Auxiliaire* e o governo gaúcho.

²¹⁷A esse respeito, ver mais detalhes em Kliemann (1977), Dias (1986), Axt (2001) e relatórios da VFRGS (De 1928 a 1945).

ferroviária estadual, medida que facilitaria o desempenho econômico das áreas produtoras. Entretanto, mais adiante tal percepção foi totalmente contrária²¹⁸.

Disso decorria outra preocupação, isto é, a do comércio gaúcho, em função da concorrência com os belgas no fornecimento de gêneros de primeira necessidade. A *Auxiliaire* se valia do monopólio ferroviário²¹⁹ e fazia o papel de “atravessadora” no fornecimento de mercadorias de primeiras necessidades. Como não pagava tarifa pelo que transportava ao seu interesse, podia comercializar mercadorias a preços mais em conta, ou sobretaxar aqueles a qual era a única distribuidora. Da mesma forma, abastecia de mercadorias diretamente os grandes armazéns sob sua administração, e com isso acabava gerando concorrência predatória nas cidades onde atuava²²⁰.

No meio da polêmica o governo do Estado do Rio Grande do Sul aproveitou para criticar a qualidade dos serviços prestados pela *Auxiliaire*, e exigiu a expansão da malha ferroviária, com a construção de novas rotas. Através do jornal “A Federação” o governo gaúcho indiretamente expunha suas posições. Com isso, já se afigurava o seu verdadeiro interesse em assumir os serviços da empresa, numa intenção demonstrada ainda na concorrência de 1897, ou na fala de Borges de Medeiros em 1905. Por certo, como aduz Axt (2001, p. 160), a “investida intervencionista” deve ser compreendida por uma “perspectiva processual de longa duração”, já que os interesses políticos e privados sobre a ferrovia gaúcha eram diversos.

Sofrendo o desgaste por não conseguir cumprir à risca o contratado em 1905, a *Compagnie Auxiliaire* vendeu parte de suas ações aos norte-americanos, e o controle administrativo da Viação Férrea foi transferido no ano de 1911 à nova concessionária *Brazil Railway Co.*²²¹. Esta empresa administrou o sistema ferroviário no Estado até o ano de 1919.

²¹⁸Sobre esse assunto ver Axt (2001, p. 185-186; 188-189; 195-196), que salienta também haver uma rede de interesses entre o *borgismo* e os comerciantes de Porto Alegre, bem como a facilidade com a direção da *Auxiliaire* que durou até pelo menos 1907, em função da troca de favores. Nesse ano, como aponta o autor, no processo eleitoral, funcionários alistados como eleitores na Viação Férrea teriam votado em sua maioria no candidato da oposição, Fernando Abott, que teria sido apoiado ostensivamente pela diretoria da *Auxiliaire*.

²¹⁹Pelo contrato de 1905, se estenderia este monopólio por um tempo de 53 anos.

²²⁰Por exemplo, na cidade de Santa Maria, os belgas eram proprietários do Armazém *ECONOMAT*. Nesse local, junto à Vila Belga, vendiam gêneros de primeiras necessidades, sendo seus clientes principais os trabalhadores ferroviários.

²²¹Conforme Decreto Nº. 9.101, de 08/11/1911, do Ministério de Viação e Obras Públicas, que revisava os contratos firmados em 15/03/1898 e 06/06/1905. A partir de então, os norte-americanos passaram a ser detentores de 75% das ações da ferrovia.

Iniciava então a fase da gestão norte-americana sobre as ferrovias gaúchas, uma continuidade da expansão capitalista dos investimentos do empresário Percival Farquhar no Brasil, que além de obter o monopólio ferroviário no Rio Grande do Sul interligou a malha gaúcha com a do Estado de São Paulo, através da Ferrovia Sorocabana²²².

Entretanto, os reflexos da Primeira Grande Guerra geraram o colapso desses investimentos no Brasil conhecidos como “Sindicato Farquhar”²²³. A crise dos negócios do grupo atingiu em cheio a ferrovia gaúcha. Segundo o noticiário jornalístico da época, o descalabro podia ser visto em todos os limites da malha, com equipamentos obsoletos, falta de vagões e de locomotivas, atraso geral dos trens, estações abarrotadas de mercadorias, muitas apodrecendo na espera de transportes, além das questões salariais dos funcionários não resolvidas²²⁴. Em relação a essa situação, Silveira (1998, p. 63), acrescenta:

A centralização da administração dos americanos em São Paulo, a substituição dos administradores locais, a falta de qualidade dos serviços prestados e a centralização dos interesses da empresa somente no lucro, levaram a ferrovia a um estado de decadência. Havia constantes atrasos nos trens, muitos acidentes e inadequação nas condições de trabalho dos empregados, o que provocou em 20 de outubro de 1917 a eclosão de uma sangrenta greve, a maior greve ferroviária brasileira de todos os tempos (...).

O descontentamento dos trabalhadores da ferrovia não tardou a acontecer. O grau de articulação operária já era bastante significativo no Rio Grande do Sul no início do século XX, e a partir do ano de 1906, com a criação da primeira Federação Operária, muitas categorias profissionais sentiram-se fortalecidas para reivindicar melhores

²²²Depois de assumir a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em 1908, o grupo Farquhar passou a exercer influência econômica de destaque no meio-oeste catarinense, em área conhecida como do “Contestado” (região entre os Rios Iguaçu e Uruguai, seguindo o sentido do Rio do Peixe). No trajeto, na localidade de Três Barras, funcionou a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, responsável pela extração e processamento de madeira ao longo da ferrovia, através da subsidiária *Brazil Development & Colonization Company*, que relegou os habitantes da região valendo-se de mão-de-obra estrangeira ou vinda de outras partes do país (prática comum dos empreendimentos de Farquhar). O contexto de ocupação da região resultou em convulsão armada no ano de 1914 (Cf. texto do Museu do Contestado. Disponível em <www.cdr.unc.br/ambientes/museu/museu.htm>. Capturado em 24 set. 2004).

²²³Uma das táticas do empresário era construir a infraestrutura desejada por diferentes interesses do país, que carecia de serviços básicos como os de comunicação, energia e transportes. Os lucrativos o seu grupo administrava; os deficitários eram repassados ao governo brasileiro; o que geralmente estava garantido nas cláusulas contratuais.

²²⁴Situação que afetava toda a dinâmica do capitalismo agrário gaúcho, bem como a crescente produção industrial ligada aos setores têxtil e de metalurgia, que haviam conseguido a obtenção de mercados de consumo em outros Estados do Brasil.

salários e condições de trabalho. Desse ano em diante diversas mobilizações e greves aconteceram nesse sentido²²⁵.

Mas é no ano de 1917 que o movimento grevista operário, influenciado pela conjuntura nacional e pelos acontecimentos mundiais, tomou conta do Rio Grande do Sul de forma expressiva. Foi uma parada geral, seguindo as razões das lutas priorizadas pelo operariado brasileiro, deflagradas nos principais centros industriais do país, cujas repercussões atingiram as maiores cidades gaúchas, como Pelotas, Rio Grande, Santa Maria e Porto Alegre.

Esses municípios reuniam um contingente já bastante numeroso de trabalhadores da indústria, do comércio e dos transportes marítimos e ferroviários, cujo ponto crucial de descontentamento era o elevado custo de vida, agravado pelos baixos salários e pelo desemprego²²⁶.

Tal movimento paredista reuniu inúmeras categorias laborais e determinou a paralisação de milhares de operários, trazendo reflexos imediatos na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, empresa que à época contava com aproximadamente sete mil trabalhadores. Os ferroviários há muito tempo estavam descontentes com as condições de trabalho²²⁷ e com os baixos salários, cujos valores eram insuficientes para suprir as necessidades principalmente de habitação, alimentação e saúde. Em função disso, a VFRGS foi abalada por uma das greves mais significativas de sua história, que teve início ao final de julho de 1917.

Passado o conflito, graças novamente a mediação do governo estadual²²⁸, a solução tomada, como já era de praxe, foi o aumento tarifário aprovado pelo governo federal para custear o aumento salarial reivindicado. Mas, para os ferroviários a grande vitória do movimento paredista de 1917 foi a demissão do diretor da *Brazil Railway* e a conquista da simpatia do governo estadual²²⁹.

²²⁵Sobre a questão operária gaúcha, ver os trabalhos de Bodea (1980), Marçal (1985), Petersen (2001) e Petersen e Lucas (1992).

²²⁶A esse respeito, ver maiores detalhes em Pinheiro (1979); Bodea (1980, p. 22-27); Fausto (2000), Pesavento (1994) e Petersen (2001, p. 328-340).

²²⁷Desejavam jornada de 8 horas de trabalho e o estabelecimento da semana inglesa, isto é, não trabalhar durante os sábados na parte da tarde.

²²⁸O governo do Estado do Rio Grande do Sul declarou, à época, que não havia ordenado a participação da Brigada Militar na repressão aos grevistas. Porém, conforme Isaia (In: **Santa Maria – Livro Guia Geral** 1983, p. 65-66), testemunhas oculares afirmam que policiais da Brigada Militar participaram do ocorrido.

²²⁹Sem desejar ser presunçoso, discordo de parte da interpretação dada a tal greve pela historiadora Joan L. Bak (In: *Labor, Community, and the Making of a Cross-Class Alliance in Brazil: The 1917 Railroad Strikes in Rio Grande do Sul*. **Hispanic American Historical Review**, nº. 78/2, mai 1998, p. 179-227). Na qual,

A posição política tomada pelo governo estadual nesse episódio, tanto no que diz respeito ao movimento grevista geral ocorrido em Porto Alegre e outras localidades do Rio Grande do Sul, bem como na estrondosa repercussão da greve dos ferroviários foi de conciliação, mas sempre tendendo para reconhecer a legitimidade das reivindicações dos trabalhadores gaúchos²³⁰. Para Bodea (1980, p. 45), a atitude do governador Borges de Medeiros seguiu uma coerência aos fundamentos doutrinários do castilhismo, e demonstrou a configuração de “um pré-ensaio do fenômeno populista, e, mais especialmente, do trabalhismo, principalmente na sua variante gaúcha”. De acordo com essa interpretação, nos capítulos seguintes da pesquisa analisaremos o caso específico dos ferroviários gaúchos.

No decorrer dos anos, após 1917, os trabalhos desenvolvidos na ferrovia gaúcha aconteceram em uma aparente calma. As tentativas de recomposição financeira da *Compagnie Auxiliaire*, com apoio do governo federal, entre 1919 e 1920, após retomar o controle acionário da viação férrea gaúcha, e mesmo tendo à frente o conceituado administrador Dr. Gustave Vauthier, não resultaram na esperada melhoria dos serviços e muito menos das condições de vida de seu quadro de pessoal.

Disso se valeu o governo do Rio Grande do Sul para voltar a criticar contundentemente o privatismo da concessão ferroviária, passando a ser o Estado o porta-voz das constantes reclamações e reações negativas da população de usuários junto ao governo federal. Quanto a isso, Bodea (1980, p. 62) assevera: “(...) tudo indica que Borges era simpático à ideia de encampação da ferrovia gaúcha”.

Nesse sentido, o jornal “A Federação”, de 26 de outubro de 1917, já antecipava o desiderato da necessidade de Borges de Medeiros tomar medidas radicais em relação à situação em que se encontrava a VFRGS. Na matéria constava: “A política de arrendamento das estradas de ferro, tão combatida por Júlio de Castilhos, ao tempo em que foi iniciada no Brasil (1897) veio demonstrar, 20 anos depois (...), quanta razão cabia aos que sustentavam, como nós a capacidade do Estado para exercer as funções

trata o evento valendo-se principalmente de informações coletadas em arquivos estrangeiros (dos patrões) e governamentais, bem como na imprensa, como se percebe nas fontes utilizadas. No texto a autora procura justificar uma aliança “interclasses”, porém com argumentação e documentação frágil em relação à participação dos trabalhadores ferroviários que não estavam restritos apenas à cidade de Santa Maria, e muito menos possuíam organização de classe suficiente para compor com a empresa *Auxiliaire* e forças políticas hegemônicas no Estado do Rio Grande do Sul. Nesse caso, é importante a leitura do trabalho de João Daudt Filho (**Memórias**. 3. ed. Rio de Janeiro: s.ed., 1949) que detalha as questões políticas locais nesse período.

²³⁰A esse respeito, ver o trabalho de Bodea (1980, p. 37-46; 57-65).

industriais mormente os serviços, como o de viação férrea, considerados de interesse geral”²³¹.

1.5 Reorganização Administrativa e Modernização da V.F.R.G.S.

Em 18 de junho de 1920 o governo da União, ciente da dificuldade dos belgas, através da edição do Decreto Nº. 14.222, rescindiu o contrato de arrendamento da *Auxiliaire*, retomando o controle da VFRGS para a sua responsabilidade após se comprometer em indenizar os ex-concessionários em valores que alcançavam 200 milhões de francos belgas²³².

De imediato, atendendo os interesses da comunidade e da política gaúcha, repassou o controle administrativo da Viação Férrea ao governo do Rio Grande do Sul, por meio de arrendamento, confirmado pelo Decreto Nº. 15.438, emitido quase dois anos depois²³³. O governo estadual recebeu, então, a incumbência de gerir 2.329 quilômetros de linhas que totalizavam a extensão da rede²³⁴. De acordo com Kliemann (1977, p. 159-160), considerando o disposto na Constituição gaúcha de 1891, formatada de acordo com a orientação ideológica do Positivismo, os governantes do Estado seguiram à risca o conteúdo do texto no que dizia respeito aos transportes e viação, como se pode conferir no processo de estatização da rede de ferrovias rio-grandense em 1920²³⁵. Estatização que, mesmo tardiamente, visava cumprir tais propósitos positivistas.

Constava entre as “Teses Financeiras e Econômicas” dos republicanos históricos a promoção dos meios de transportes e a organização de um plano geral de viação. Teses que tinham por meta a “socialização” dos serviços públicos e das indústrias, isto é, ao governo caberia implementar um sistema de transportes públicos através da

²³¹Apud Bodea (1980, p. 63).

²³²Cf. Amaral (1970, p. 99).

²³³Idem, p.102. Em 10 de abril de 1922.

²³⁴A exceção ao monopólio total dos belgas na administração das ferrovias gaúchas, nas duas primeiras décadas do século XX, foi uma pequena companhia inglesa denominada *Brazil Great Southern* (BGS), formada para atuar na fronteira oeste, na linha Barra do Quaraí-Itaqui e Itaqui-São Borja, construída entre 1877 e 1888. A extensão do trajeto era de 292 quilômetros. Em 1º de agosto de 1933 esta linha então foi incorporada à VFRGS.

²³⁵Dias (1986, p. 190) e Bodea (1980, p. 51; 53; 63; 65) compartilham da mesma opinião.

estatização dos transportes, o que incluía assumir a administração das ferrovias gaúchas²³⁶.

Em que pese à posição do governo gaúcho em 1920, de críticas severas a *Compagnie Auxiliaire*, essa atitude estatizante levou mais de trinta anos para ser tomada, mesmo estando delineada como meta do Partido Republicano Rio-grandense já 1895. Nessa época, no final do século XIX, eram conhecidas as preocupações dos republicanos positivistas do Rio Grande do Sul com as interferências na economia estadual, da parte de particulares e de capitais estrangeiros, influenciando estes em pontos cruciais de ordem estratégica e nas disputas partidárias em relação às políticas públicas do setor de transportes. Mas, apesar da posição basilar do programa político republicano, o contrato de arrendamento com os belgas foi renovado em 1905, e logo depois repassado para os ingleses em 1911, retornando aos primeiros em 1919, para somente em 1920 ser concedido ao Estado.

Então, quais eram os motivos afirmados pelos republicanos positivistas para postergar a tomada de uma posição decisiva visando a estatização da Viação Férrea? A resposta para essa questão nos é apresentada especialmente por Ransolin (1999, p. 67-85) e Axt (2001, p.160-227), quando fazem uma análise ampla da conjuntura política nacional e estadual das primeiras décadas da República. Pondera Ransolin, em concordância com o aduzido por Kliemann (1977), que no caso de a iniciativa privada não poder prestar bons serviços à comunidade, deveria o Estado assumir o setor ferroviário. Então, dessa forma, a questão ficava centrada na eficiência dos serviços, e não necessariamente se a prestação dos mesmos deveria ser por iniciativa pública ou privada.

Quando do arrendamento de 1898, da União à *Auxiliaire*, demonstrou o governo gaúcho interesse em participar da concorrência pública havida durante a presidência de Prudente de Moraes. Mas, na ocasião, os gaúchos acabaram perdendo a concessão para os belgas. Nesse momento estava em jogo a nada pacífica questão política regional, em que o governo federal interferia procurando neutralizar a força política dos castilhistas, atitude demonstrada com atos políticos e medidas governamentais após o final da Revolução Federalista.

²³⁶Cf. Kliemann (1977, p.209).

A concessão aos belgas teria sido, então, uma retaliação do governo federal, como expressou em várias edições o jornal “A Federação” durante o ano de 1898, tendo em vista ser considerada a proposta do governo estadual melhor que a dos belgas, pelo menos na opinião do jornal. Até mesmo a questão de “lesa-pátria” foi levantada pelo periódico castilhistas, por terem estrangeiros recebido o arrendamento²³⁷.

Nos meses e anos seguintes as críticas do jornal “A Federação” continuaram de forma incisiva, apontando privilégios aos administradores belgas, além da existência de corrupção de altos funcionários aos olhos dos representantes do governo federal na fiscalização da empresa arrendatária, somado ao ineficiente serviço prestado aos usuários e ao precário estado geral dos equipamentos e das linhas.

Entretanto, a partir do governo do Presidente Campos Sales a tônica foi outra. A ascensão política de Antônio Augusto Borges de Medeiros ao governo estadual gerou certo conformismo, no dizer de Ransolin (1999, p.70), num período considerado mais estável na política gaúcha, ficando a meta de estatização das ferrovias em segundo plano²³⁸. Até porque o novo presidente se comprometeu em apoiar com recursos financeiros o governo estadual no combate ao contrabando nas fronteiras gaúchas, questão que afligia autoridades e produtores desde longa data.

Nessa época, a União considerava bons os serviços prestados pelos belgas, a despeito das críticas do governo e da sociedade gaúcha. Porém, a resposta definitiva sobre a delonga da estatização está em que Borges de Medeiros sorrateiramente deixava de se queixar da concessão feita aos belgas, e ao mesmo tempo, por intermédio do governo federal, conseguiu que a empresa concessionária construísse novos ramais que facilitavam a interligação ao tronco principal da estrada Porto Alegre-Uruguaiana. Ramais que, ao cabo de 20 anos, praticamente uniram as principais regiões produtoras do Rio Grande do Sul, sem que o governo estadual tivesse que despender recursos próprios.

Contudo, como refere Axt (2001, p. 178; 180), o adiamento do repasse das ferrovias gaúchas para administração estadual também deve ser compreendido como reflexo das macros políticas nacionais, especialmente pela temeridade do poder central em relação às pretensões políticas dos seguidores do castilhismo. Mesmo que, nesse

²³⁷Sobre essa questão, como já foi referido em nota anterior, Dias (1986, p.101) apresenta a versão de justificativa do governo federal.

²³⁸Axt (2001, p. 167) relata ter existido um plano do governo gaúcho em realizar a encampação das ferrovias em 1904, mas ao que consta apenas ficou na intenção política.

contexto, não fossem tão contraditórias as atitudes estatistas dos castilhistas, comparando-se as práticas do liberalismo vigente no país.

Nesse íterim, no início do terceiro mandato de governo de Borges de Medeiros, uma medida política importante foi a elaboração do “PLANO DE VIAÇÃO GERAL DO RIO GRANDE DO SUL” no ano de 1913, que abrangia o planejamento sobre os sistemas ferroviário, fluvial e rodoviário. No setor ferroviário havia a previsão de uma série de obras que ajudariam na interligação da malha estadual²³⁹.

Com a crise definitiva da *Auxiliaire*, e sem outros interessados, a concessão da rede passou ao governo estadual em 1920, estando à época a malha ferroviária gaúcha praticamente completa em seus trechos principais. A tarefa, daí para frente, seria modernizar os equipamentos e a frota de trens, fazer algumas reformas da via permanente e resolver as questões de pessoal, certamente um dos maiores problemas a ser solucionado.

O cenário que levou à encampação é descrito pelo Engenheiro Augusto Pestana²⁴⁰, então Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul:

O Governo Federal diante a situação aflitiva em que [se] encontravam as classes produtoras pela falta de transportes e a situação igualmente aflitiva da *Compagnie Auxiliaire*, sem recursos financeiros que permitissem enfrentar e resolver esse difícil problema, em boa hora aceitou a sugestão do Governo do Estado, a quem coube a iniciativa de encaminhar a solução, ansiosamente desejada por todos, de fazer-se a encampação e transferência consequente dos contratos de arrendamento ao Governo do Rio Grande do Sul (...).

(...) por ocasião de uma greve dos empregados da Viação Férrea, ficou patente o estado de completa insuficiência dos serviços de transportes dessa ferrovia. Não foi possível nessa ocasião levar a termo a encampação, como era o desejo geral.

Diante o aumento de dificuldades sempre crescentes de momento a momento, gerou-se a convicção de que só a encampação e o arrendamento ao Governo do estado, poderiam trazer uma solução conveniente a tão crítica situação em matéria de transportes²⁴¹.

Portanto, considerando-se a interpretação de Ransolin (1999), a atitude de Borges de Medeiros teria sido muito bem pensada, e a tomada de uma posição definitiva de encampação feita no momento certo. A retomada do patrimônio arrendado aos belgas,

²³⁹O trabalho de Amaral (1970, p. 113) apresenta a lista completa dessas obras.

²⁴⁰Homem de confiança de Borges de Medeiros, deputado federal pelo PRR, era um profundo conhecedor dos assuntos ferroviários no país e no Rio Grande do Sul. Havia sido o representante do governo gaúcho nas negociações para o término da greve dos ferroviários no Estado em 1917.

²⁴¹VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1920**, Porto Alegre, s/e, 1921, p. 3-7.

norte-americanos e ingleses então em franco estágio de decadência, em verdade era uma atitude que projetava uma mudança das estratégias públicas no setor de transportes no país.

A visão dos governos do Estado em financiar a iniciativa privada, com recursos públicos, como sendo um bom negócio, demonstrara-se equivocada. O capital nacional, de imediato, a partir das primeiras concessões governamentais ainda na época do Império, buscara guarida nos financistas internacionais. Contudo, os capitalistas estrangeiros priorizavam lucros seguros e de curto prazo nos empreendimentos ferroviários, deixando em segundo plano as demandas nacionais.

A partir de 1920, no Rio Grande do Sul e noutros Estados do Brasil, estava lançado o desafio ao próprio Estado em gerir os negócios do setor de transportes, como fez inicialmente com as ferrovias, e logo depois com as rodovias. Logicamente que também deve ser considerada a possibilidade dessa atitude ter acontecido, como se deu no caso gaúcho, quando o governo federal considerou que os investimentos privados já haviam contemplado a construção da malha ferroviária, suficiente para cobrir as principais regiões do Brasil. Isto é, depois de feito o grosso dos investimentos pela iniciativa privada, passava então o governo federal e os estaduais a gerir a administração do setor, com a necessidade de investimentos bem menores.

Com a estatização do serviço se iniciou um período de retomada do crescimento da estrutura ferroviária em funcionamento no Estado. Período que se caracterizou pela intenção de resolutividade dos problemas técnicos de infraestrutura, que incluíam a retomada de obras, medidas para o aumento e modernização da frota e de racionalização dos processos operacionais, de tráfego e de manutenção, no sentido de a empresa oferecer serviços mais compatíveis às necessidades e expectativas do público usuário.

O governo estadual nomeou então a primeira administração pública para gerir a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Esta foi formada, respectivamente, pelos engenheiros Augusto Pestana (Diretor Geral), Fernando Olinto de Abreu Pereira (Chefia de Tráfego), Octacílio Pereira (Chefia da Locomoção) e Mário Castilhos do Espírito Santo, logo substituído por Frederico Dhane (Chefia da Via Permanente). Todos eles técnicos experientes que procuraram restabelecer a disciplina do pessoal operário, bem como estabelecer a regularização dos horários de trens e iniciar as melhorias necessárias no transporte.

Valendo-se de um aporte financeiro do governo estadual de cerca de 10.000 contos de réis, quantia equivalente a aproximadamente 20% da receita anual da empresa, muitos investimentos puderam ser realizados pela nova administração visando a sua recuperação. Entre eles destacaram-se a construção de novos pátios de manobras; novas redes telegráficas; adaptação de locomotivas para o consumo de carvão nacional²⁴² e *fuel-oil*; aquisição de novas locomotivas; investimentos nas oficinas visando a construção de vagões e reformas das locomotivas; utilização de pedra britada nas linhas; troca de trilhos; reformas de pontes e aumento da velocidade dos trens; entre outras medidas adotadas.

Da mesma forma, tiveram início as tratativas para o equacionamento dos problemas de pessoal. Estes envolviam questões como deficiências técnicas do operariado conforme as exigências do serviço, até a solução para os baixos salários percebidos pelos ferroviários. Quanto à remuneração dos trabalhadores deve-se salientar que esse era um compromisso assumido pela política *borgista*, ainda na greve de 1917, coerente aos ditames do Positivismo no que tratava sobre o mundo do trabalho operário²⁴³.

O período de 1920 a 1930, seguindo a conjuntura de retomada de desenvolvimento nacional, no após Primeira Guerra, permitiu a VFRGS experimentar uma fase de relativa estabilidade. Inclusive com a melhoria financeira, quando seus balanços apresentaram superávit operacional, o que possibilitou uma melhor relação e entendimentos trabalhistas com o seu quadro de funcionários. Nesse sentido, no ano de 1923 foi editado o primeiro quadro de pessoal da VFRGS, através de portaria emitida pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, que identificava as diferentes funções laborais e fixava os vencimentos dos trabalhadores.

Porém, tal medida, que era uma novidade para os ferroviários no país²⁴⁴, não obteve repercussão positiva porque expôs as diferenças salariais existentes. Esse foi um

²⁴²A questão dos combustíveis era considerada problemática desde a implantação das ferrovias no país. O material importado era de melhor qualidade e mais eficiente, porém de preço elevado. A alternativa era mesclar, como no caso do carvão, entre o importado (do tipo *cardiff*, da Inglaterra, ou *pocahontas* dos Estados Unidos) e o nacional, completado com a adição de lenha. No Rio Grande do Sul o carvão era retirado das minas de Arroio dos Ratos, mas considerado de baixo teor calorífico. Por isso, a lenha, extraída da área de domínio das linhas férreas passou a ser muito utilizada, e mesmo porque era de menor custo. Mas, o uso em grande quantidade causou a devastação da mata circundante às ferrovias já nas primeiras décadas do século XX. Por isso, a partir de 1920 foram implantados diversos hortos florestais no Estado, somente para atender a demanda da VFRGS.

²⁴³Sobre a visão social do *borgismo*, baseado no positivismo, ver o trabalho de Bosi (2001, p. 281-307).

²⁴⁴Amaral (1970, p. 43), aduz que no Decreto Federal Nº. 2.413, de 28/12/1896, composto de 13 artigos, já havia disposições de amparo aos trabalhadores ferroviários, tal qual a garantia de aposentadoria e

dos temas que mais motivou, ao longo dos anos seguintes, as mobilizações trabalhistas do operariado ferroviário.

O grau de mobilização foi combatido pela administração da ferrovia gaúcha com a edição de regulamentos de trabalho, cujo objetivo visava controlar todas as instâncias operacionais e estabelecer rígida disciplina, dita “moral”, nos locais de trabalho. O primeiro regulamento foi promulgado pelo governo do Estado em 1924, através do Decreto Nº. 3.281. Já em 24 de janeiro de 1928 foi posto em vigor um novo regulamento, aprovado pelo Decreto Nº. 4.009, que tratava da organização do serviço e do controle de atividades em cada “Divisão” e suas respectivas “Sub-Divisões”²⁴⁵.

Em relação às medidas de disciplina do pessoal tomadas pela Direção da Viação Férrea é importante salientar que em toda a documentação verificada, os ferroviários sempre procuraram se antecipar, individualmente ou através de suas entidades, aconselhando o zelo pela instituição ferroviária e a manutenção de bom ambiente de trabalho. Isso ocorria mesmo durante as greves, quando os ânimos ficavam exaltados. Nesses momentos a orientação era no sentido de preservar o patrimônio da ferrovia e evitar o desrespeito às autoridades constituídas.

Os trabalhos de Harres (1996) e Hillig (2005) tratam de modo específico essa questão no âmbito da VFRGS. Outros estudos significativos sobre regulamentos nas estradas de ferro brasileiras são os de Corgozinho (1989) e Calvo (1994), os quais analisam respectivamente situações das práticas de “disciplinarização do trabalho ferroviário” nas Estradas da Rede Mineira e Companhia Paulista, no período final do Império e nas décadas iniciais da República. Cujas comparações ao caso gaúcho, permite inferir que as condições de trabalho e as conquistas dos trabalhadores no Rio Grande do Sul eram bem melhores e mais consistentes que em outros Estados do Brasil²⁴⁶.

Em que pese os bons resultados dos primeiros anos da estatização, a crise mundial de 1929 afetou o desempenho da rede ferroviária gaúcha, como demonstra o relatório referente aos dados da empresa no ano de 1931. Em função da depressão econômica, a receita que era em 1929 na ordem de 76.072 contos de réis caiu em 1930

montepio. Mas, pelo que se pode constatar nas reivindicações dos ferroviários, nos anos seguintes, essa legislação nunca foi cumprida.

²⁴⁵Conforme consta em VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL – Relativo ao Ano de 1927(**Relatório de 1928**, Porto Alegre: OFICINAS GRÁFICAS D’ “A FEDERAÇÃO”, p. 39-40).

²⁴⁶Ao que consta, após 1920, os salários dos ferroviários brasileiros em geral eram determinados por portarias do Ministério da Viação e Obras Públicas, que emitia tabelas a esse respeito. Contudo, as condições de trabalho em cada empresa eram realidades peculiares a cada Estado.

para 65.559, e em 1931 para 59.827 contos de réis. Segundo o Diretor da VFRGS, engenheiro Fernando Olinto de Abreu Pereira, “a queda foi demasiada brusca, para que a administração pudesse se precaver em tempo de evitar o desequilíbrio entre receita e despesa”.

Na ocasião, mesmo que a empresa tivesse conseguido uma redução de 3.996 contos de réis nos custos operacionais em 1929, e que atingiu 4.938 contos de réis em 1931, os resultados eram considerados muito preocupantes pela administração²⁴⁷. Ainda segundo Fernando Olinto de Abreu Pereira, somava-se ao problema da queda de arrecadação a baixa sofrida pelo câmbio no país, o que prejudicou a importação de materiais, como foi o caso do carvão, essencial para a tração das composições. Outra questão importante era a manutenção de taxas privilegiadas para o transporte de produtos agrícolas e florestais, que eram inferiores ao custo do transporte. Na opinião do diretor, “não há exemplo, em toda a existência da Viação Férrea, desde 1898, de semelhante agravamento da situação econômica”²⁴⁸.

Para sanar a empresa, entre as medidas tomadas, consideradas *draconianas* pelo diretor da VFRGS, houve a dispensa de pessoal que foi reduzido em mais de 1600 operários. Isso equivalia a aproximadamente 12% da força de trabalho da empresa. Atitude drástica que já havia sido tomada em 1926, quando foram dispensados 3.013 empregados, de um total de 13.134²⁴⁹. Outra medida foi a diminuição do número de horas trabalhadas dos efetivos em serviço. Mesmo assim, tais providências de contenção econômica não evitaram em 1931 um déficit de 2.103 contos de réis²⁵⁰.

Contornados os problemas iniciais, entre os anos de 1920 e 1928, conforme consta no Relatório de 1932, o governo do Rio Grande do Sul injetou na Viação Férrea a quantia de 88.552 contos de réis em obras de melhoramentos, valor bem acima do que havia se comprometido quando do arrendamento²⁵¹. No contrato renovado em 31 de dezembro de 1928 o governo estadual se dispôs a gerir a autarquia destinando parte dos superávits da receita ao chamado “Fundo de Melhoramentos”. Isto é, passou a contar

²⁴⁷Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1931**, Porto Alegre: OFICINAS GRÁFICAS DA LIVRARIA DO GLOBO, 1932, p. 3 e 4).

²⁴⁸Idem, p. 4; 11-14. Em síntese, o Diretor da VFRGS destaca que naquele momento a crise nos transportes ferroviários atingia vários países do mundo, como apontavam relatórios e notícias de jornais, tratando das situações das ferrovias na França, Espanha, Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos.

²⁴⁹Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1926**, Porto Alegre: s.ed., 1927, p.15).

²⁵⁰Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1931**, Porto Alegre: OFICINAS GRÁFICAS DA LIVRARIA DO GLOBO, 1932, p. 4-5).

²⁵¹Uma inversão prevista de 84.391:535\$354 contos de réis.

com uma receita extra de tarifas, do montante autorizado pelo governo federal de 10%, destinada às obras necessárias ao transporte²⁵². Mas, como destacou o diretor Fernando Olinto de Abreu Pereira²⁵³,

A exploração da nossa via férrea, devido aos seus maus traçados e atenta a situação atual de grande concorrência nos mercados consumidores, não poderia determinar, como não determinou, senão fracas possibilidades de saldo da exploração, de sorte que seria impossível atender exclusivamente com tais saldos, os melhoramentos ainda não levados a efeito.

Daí a necessidade de prover a conta “Fundo de Melhoramentos”, com novos recursos (...).

De fato, em 1928, a Viação Férrea arrecadava uma receita de 68.600 contos de réis, contra 63.500 no anterior e apresentava um saldo na conta de custeio de cerca de 2.500 contos de réis (...).

Entendeu o Governo do Estado, para não agravar a produção do Rio Grande, não dever dar imediata aplicação ao dispositivo contratual (...).

Em relatório apresentado pelo Diretor Geral ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas em 31 de maio de 1934, constava que a situação da VFRGS no ano de 1933 já demonstrava recuperação, apontando um saldo entre receita e despesa de 6.017 contos de réis. Situação que permitiu à empresa pagar uma gratificação ao quadro de pessoal da ordem de 30% desse total e aplicar a sobra restante no “Fundo de Melhoramentos”, com destinação específica para obras de lastramento de linhas e conclusão de ramais²⁵⁴.

Nesse Relatório de 1933 aparece em destaque, pela primeira vez, a preocupação da Direção da Viação Férrea com a concorrência de outras formas de transportes, como no caso da rodoviária e fluvial. Fato que determinou, no ano em questão, uma redução de tarifas na ferrovia. Segundo o Diretor da empresa, o “advento do transporte por automóvel” já apresentava seus reflexos na economia pública, momento em que o monopólio ferroviário passava necessariamente a buscar condições de competição com as novas alternativas²⁵⁵.

Esta situação levou o Diretor da VFRGS a enviar memorando ao Ministro da Fazenda, alertando o governo sobre as normas dos serviços ferroviários, que tanto eram

²⁵²Sobre medidas adotadas por Borges de Medeiros e Getúlio Vargas, como governadores do Rio Grande do Sul no período de 1920-1930, para equacionar determinadas situações da economia gaúcha, incluindo-se entre elas as dos transportes e a criação do banco estadual (Bergs), ver o texto de Axt (2002).

²⁵³Idem, p. 7-8.

²⁵⁴Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: OFICINAS GRÁFICAS DA LIVRARIA DO GLOBO, 1934, p. I - XIII).

²⁵⁵Idem, p. XIV-XVIII.

destinadas ao severo controle das concessionárias, como também permitiam a tarifação especial. Se tais medidas de privilégio tarifário beneficiavam certos setores da economia, as mesmas não cobriam os custos dos serviços. Como o processo de competição se avizinhava, e em que pese o Diretor reconhecer o grande alcance social das tarifas diferenciadas, afirmava que isso não poderia continuar. Em certa altura do documento Fernando Olinto de Abreu Pereira assevera:

Às estradas de ferro cabe a obrigação de efetuarem transportes gratuitos, quando se trata de alguns dos serviços públicos; nas suas estações são exigidas e cumpridas todas e quaisquer ordens de natureza fiscal; as obrigações decorrentes da nova legislação social são respeitadas com relação ao seu pessoal, mediante formação de fundos que oneram as tarifas em vigor. Pesam ainda sobre as estradas de ferro, a gravarem suas tarifas, os impostos de trânsito e viação.

De nenhum desses ônus participa o transporte por automóvel.

Além das vantagens que são próprias a este último serviço de transporte, a desigualdade de tratamento, por parte do Estado, a um e outro desses sistemas de viação, vem incentivando extraordinariamente o surto do transporte por automóvel, com vultosos prejuízos para as estradas de ferro²⁵⁶.

O alerta estava dado por autoridade responsável e diretamente ligada ao governo, prevendo aquilo que nos anos seguintes seria elemento significativo do conjunto de fatores explicativos da crise da ferrovia. Assim, no decorrer dos anos pós 1935, a solução foi encaminhada pelo governo da União, numa fase caracterizada por políticas nacionalistas defendidas pelo *varguismo*, no sentido de frear a crise ferroviária no país e, ao mesmo tempo, retomar os incentivos de crescimento da economia.

Segundo Isaia (1983, p. 57)²⁵⁷, nessa nova fase a VFRGS passou a contar com o apoio de recursos públicos fornecidos pelo Governo Federal. Como foi o caso do Decreto Nº. 522, do ano de 1938, o qual previa a aplicação de investimentos na empresa por um período de 10 anos, destinados às obras de melhorias. Entre outros, constavam recursos a serem utilizados na construção das pontes internacionais de Jaguarão, Quaraí e Uruguaiana²⁵⁸.

²⁵⁶Idem, p. XVI-XVII.

²⁵⁷In: **Santa Maria - Livro Guia Geral**.

²⁵⁸Da mesma forma, segundo artigo da **REVISTA FERROVIÁRIA** (p. 203-204, jun. 1943), era plano da empresa gaúcha a construção de uma linha considerada estratégica, que vinha sendo adiada ano após ano, a qual ligaria a cidade de Santa Maria até Pelotas num novo traçado de 400 km, que serviria de alternativa ao ramal Rio-Grande-Cacequi. Essa estrada chegou a ser projetada em 1906, mas por temeridade ao deslocamento da importância econômica e política de Porto Alegre e zonas coloniais do leste gaúcho para Santa Maria e zonas serranas do norte do Estado o governo tratou de cimentar a ideia

A respeito dessa etapa da retomada de obras, e de investimentos visando a modernização do transporte ferroviário no país durante o governo Vargas, Carlos Reverbel²⁵⁹ faz menção à situação do Rio Grande do Sul, onde as lutas eram acirradas e os antagonismos políticos bem distintos²⁶⁰. Estado que, mesmo sob intervenção federal, conseguiu realizações importantes nesse período.

Em lugar da execução de uma política ferroviária passamos a assistir, a partir de 1930, a uma catastrófica conspiração antiferroviária. Como então desfrutávamos, no Rio Grande, de verdadeira civilização ferroviária, a liquidação do sistema demorou a atingir a nossa Viação Férrea. Por isto, embora a sorte das estradas de ferro já estivesse selada em todo o País, ainda tivemos no governo do general Flores da Cunha, um período de importantes obras ferroviárias.

A principal realização do seu governo, nesse setor, foi a reversão do quadro financeiro da rede, que era deficitário e passou a apresentar saldos crescentes, sem prejuízo da execução de considerável plano de obras, das quais a mais importante foi a construção da Variante do Barreto.

Independente dos investimentos da União, que nos parece somente foram honrados até o final do governo Vargas em 1945²⁶¹, a VFRGS tomou medidas internas de economia, como afirmavam seus dirigentes, “para se manter por conta própria”, como se percebe nas atas do Conselho de Administração no ano de 1939. No âmbito desse Conselho, a Diretoria tratava “da compressão de despesas” devido “à sensível queda da receita” e uma atitude a ser tomada seria um aumento de 10% nas tarifas, destinadas a cobrir reajustes de vencimentos dos funcionários e o aumento dos combustíveis e materiais²⁶².

Nesse momento a dívida do governo do Estado para com a VFRGS alcançava a cifra de 16 mil contos de réis, fazendo com que a Direção da empresa passasse a ter

(Sobre isso ver Axt, 2001, p. 193-194; 198). A obra chegou a ser iniciada em 1943, mas nunca foi concluída.

²⁵⁹Em artigo intitulado “Rememorações ferroviárias”, publicado no **Jornal Zero Hora** em 08 de março de 1988.

²⁶⁰Sobre a política gaúcha pós 1920 ver o trabalho de Félix (1996, p.149-151).

²⁶¹Cf. Coletânea de Legislação (1945, p.210), através de Portaria de N.º. 684, de 20 de agosto de 1945, o Ministério da Viação e Obras Públicas estabeleceu um Regulamento para o Fundo de Renovação Patrimonial e Fundo de Melhoramento para as estradas de ferro no Brasil. Tratava esse instrumento legal da finalidade dos fundos, dos recursos, dos empréstimos, etc.

²⁶²Na Ata N.º. 39, da sessão de 25 de setembro de 1939, algumas medidas eram propostas: supressão do trabalho nos sábados à tarde nas oficinas; substituição do carvão por lenha e nó de pinho, cuja economia poderia atingir 1000 contos de réis; racionalização do uso de materiais do almoxarifado; etc. Já na Ata N.º. 41, da sessão de 12 de outubro, são previstas medidas como: redução geral nas despesas das divisões operacionais que já alcançavam 970 contos de réis; diminuição de gastos nas ações burocráticas (“papeleria”); dispensa de pessoal recentemente concursado e outros de até 4 anos de serviço que não produzissem “satisfatoriamente”.

que contrair empréstimos bancários, cujo pagamento seria conforme o fluxo de entrada de caixa. Esta medida visava, em especial, saldar dívidas como as do Consórcio de Empresas de Mineração e outros fornecedores, possibilitando assim o funcionamento dos trens, numa fase em que os reflexos da grande guerra mundial começavam a ser sentidos no país²⁶³. Então, não podendo contar com os recursos públicos, e estando impossibilitada de fazer importação de materiais e combustíveis, algumas medidas emergenciais foram tomadas pela empresa. Entre elas a utilização massiva de lenha²⁶⁴ e de carvão nacional, como produtos energéticos para a movimentação das locomotivas, bem como a recomposição de peças usadas dos trens pelos artífices das oficinas.

Mas, os custos dessas medidas foram elevados, já que a quantidade de combustível necessário – lenha e carvão – para mover uma máquina exigia volume superior de duas a três vezes ao normalmente utilizado, pois eram produtos de baixo teor calorífico. O mesmo acontecia nas oficinas que tinham que reconstruir as peças por inteiro, de forma artesanal, não seriada, já que as locomotivas a vapor a serem concertadas tinham origem em indústrias de diferentes países²⁶⁵.

Conforme Furtado (1986, p. 210), a situação do sistema econômico mundial, nos anos de guerra, era muito complexa, e se manifestava pela alta rápida e desordenada dos preços, o que ia muito além de uma simples manipulação cambial. Entre outras questões, como a acumulação de reservas cambiais e gastos militares, havia uma baixa geral de produtividade decorrente das incertezas daquele momento. Situação que afetava diretamente a cadeia produtiva e, por conseguinte, o da prestação de serviços como eram os transportes.

Mesmo assim, o Brasil até 1940 havia conseguido superar os reflexos da crise de 1929 e retomar seu crescimento econômico. Porém, a partir de 1942 os sinais de fragilidade da economia nacional já começavam a despontar, com a alta significativa dos preços internos, especialmente de produtos importados em que pese o avanço no setor de exportações dos produtos brasileiros, paradoxo que contribuiu para o aumento de reservas cambiais do país²⁶⁶.

²⁶³Idem.

²⁶⁴Prevedo o colapso das florestas estaduais próximas às ferrovias, bem anterior à implantação de hortos florestais pela VFRGS, em 1903 o governador Borges de Medeiros criou o imposto sobre a lenha (Cf. Axt, 2001, p. 181).

²⁶⁵Como as locomotivas fabricadas na Alemanha, Inglaterra, França e Estados Unidos, de marcas como *Mikado*, *Consolidation Borsig*, *Mallet Henschel*, *Garrat*, *Double-Ender*, *Pacific*, *Tem-Wheel*, *American*, *Mogul*, *Mountain*.

²⁶⁶Cf. Furtado (1986, p.212-216).

Tal perspectiva sombria deixava antever as dificuldades do setor ferroviário nos anos seguintes, situação que também afetou a VFRGS, cujas direções mesmo tomando várias medidas de racionalização de custos e recebendo inversões dos governos federal e estadual, não conseguiram pleno sucesso na manutenção satisfatória de seu funcionamento.

Anos após ano as dívidas da empresa se avolumaram, afetando os serviços pela falta de reposição e modernização dos equipamentos. E, de forma direta, os seus funcionários, tanto em função das defasagens salariais quanto pelo atraso dos repasses à Cooperativa de Consumo dos Empregados, que era a principal fornecedora de gêneros de primeira necessidade e prestadora de assistência médica e educacional às famílias dos trabalhadores ferroviários.

2 PRAGMATISMO PROFISSIONAL DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS

Este capítulo aborda elementos que caracterizaram a cultura do labor desenvolvido na rede de ferrovias do Rio Grande do Sul, como produto das exigências das atividades de transportes, a partir da sua implantação no decorrer da segunda metade do século XIX. Para tanto, são focalizadas especialmente as particularidades do pragmatismo profissional dos trabalhadores ferroviários gaúchos, considerando-se o intento da categoria desejar diferenciar-se do restante do proletariado.

No período estudado, fazer parte do mundo do trabalho ferroviário na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, não importando o setor de trabalho e nem as tarefas a serem executadas, significava pertencer a um grupo profissional em ascensão, cujo labor era considerado essencial no progresso do Estado. Nesse sentido, a pesquisa procura analisar as intenções dessa parcela do proletariado em alcançar direitos relativos ao exercício e às garantias profissionais, no contexto das suas interações institucionais perante a Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Realidade laboral que no decorrer do tempo fez da “profissão ferroviária” uma atividade diferenciada entre as demais profissões. Seja pelas suas peculiaridades técnicas ou utilitaristas, seja em função da atuação nos campos profissional e social dos trabalhadores ferroviários rio-grandenses ao longo da primeira metade do século XX, tomando-se como referência suas ações no âmbito da VFRGS²⁶⁷.

²⁶⁷Conforme “TEORÍA DEL CONOCIMIENTO” - J. M. SAN BALDOMERO, UCAR, ENCICLONET, “El término ‘pragmatismo’ fue introducido en la filosofía por Charles Sanders Peirce, quien fue el primero en dar una idea de en qué consistía el método pragmático, en sendos artículos publicados en 1877 y 1878. William James, al dar su propia versión de este método, remitió a uno de esos artículos de Peirce y, por su cuenta, conectó el significado del término *pragmatism* con el vocablo griego *pragma* (‘acción’). John Dewey vinculó tanto el origen del nombre cuanto el contenido del método con Kant, en cuya obra habría aprendido Peirce filosofía. Dewey, contra los que pensaban que el método pragmático era rigurosamente americano, lo derivó de la distinción kantiana entre *práctico* (referente a las leyes morales *a priori*) y *pragmático* (concerniente a las reglas del arte y de la técnica, derivadas de la experiencia y aplicables a ella)” [Disponível em <www3.enciclonet.com, 2001>]. Consultar também a definição de “pragmatismo” segundo Angel Manuel Faerna, Universidad de Castilla-La Mancha, disponível em: <<http://www.ucm.es/info/eurotheo/diccionario>>. Sobre “pragmatismo”, ver também Parret (1997).

O que exigia, além de iniciativa ao trabalho pesado, determinadas condições de conhecimento prático e intelectual. O bom desempenho desses ofícios, por seu lado, trazia ao trabalhador ferroviário, como contrapartida, certa estabilidade profissional²⁶⁸. O que influía diretamente nas suas condições de vivência social e política, já que os movimentos reivindicatórios, expressos na maior parte das vezes através de greves da categoria, visavam melhorar as condições de vida desses trabalhadores.

No período inicial de atuação profissional procuramos verificar também os fatores determinantes do sucesso e da perenidade das diversas entidades sociais organizadas pelos ferroviários, com destaque à influência recebida dos patrões, quando da fase de administração privada da VFRGS, e depois sob o mando dos governos estaduais do Rio Grande do Sul.

Com algumas poucas exceções no decorrer do tempo, essa influência balizou as relações de trabalho e as práticas de assistenciais entre empresa e trabalhadores, no sentido de comprometimento e cooperação entre as partes. Mesmo nas primeiras iniciativas de cunho beneficente, o operariado ferroviário contou com o apoio de funcionários mais graduados das empresas concessionárias, o que lhe permitiu a criação das entidades de assistência e de pecúlios nas principais cidades que concentravam os trabalhadores da ferrovia no Rio Grande do Sul.

Entre estas entidades pioneiras, pelo reconhecimento dos ferroviários e da população gaúcha, escolhemos analisar elementos históricos da “Sociedade Humanitária” criada em 1903. Ficando, assim, o “Amparo Mútuo” organizado em 1908 e a “Cooperativa de Consumo dos Empregados” fundada em 1913, entidades estabelecidas na cidade de Santa Maria, e mais tarde, a “Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses” de 1931, com sede na cidade de Porto Alegre, para os capítulos seguintes.

Outros elementos culturais correlatos ao exercício da profissão também ganharam evidência no meio proletário ferroviário. Entre eles, destacamos nesse capítulo as formas de resistência profissional, as relações laborais harmoniosas com a empresa VFRGS, os assuntos de remuneração, as influências políticas externas ao cotidiano de trabalho,

²⁶⁸Segundo Sérgio da Costa Franco a liberdade de “profissão” (moral, intelectual e industrial) foi assegurada pela Constituição Federal de 1891, em seu artigo 72, parágrafo 24. No mesmo ano o Rio Grande do Sul seguiu essa diretriz em sua constituição estadual (Conforme texto publicado pelo autor no Suplemento Especial do Caderno de Sábado do Jornal Correio do Povo, de 22 de julho de 1978. Disponível em <<http://www.famed.ufrgs.br/historia/omeio.htm> > capturado em 21 mar. 2005).

etc. Questões que gravitavam nos espaços ocupados pelos trabalhadores ferroviários, isso é, fossem na empresa ou nas comunidades onde habitavam.

O mesmo serve para a compreensão dos constantes movimentos paredistas levados a efeito pelos ferroviários gaúchos, cuja relação extrapola as questões meramente políticas e ideológicas, e devem ser analisados em função das preocupações que o coletivo profissional tinha com o amparo familiar. Daí a afirmação de uma cultura associativa entre esses trabalhadores, o que se projetou por ações de base mutuais e cooperativistas muito intensas.

2.1 Os Ferroviários e as Concepções de “Classe”

A compreensão sobre o enquadramento social dos ferroviários no contexto da sociedade gaúcha decorreu da significação alcançada pela profissão, em função do trabalho desenvolvido nas estradas de ferro do Rio Grande do Sul ao longo da primeira metade do século XX. Nesse sentido, para situar esses trabalhadores na história do mundo do trabalho no Brasil é necessária uma contextualização geral da constituição do movimento operário no país, já que como observa Wasserman (1992, p. 37) essa é uma realidade comum entre muitos países da América Latina, a qual expressa a ascensão de “novas classes sociais que criticavam a acumulação via setor primário-exportador exclusivamente”²⁶⁹.

A partir dessa percepção histórica, verificar a trajetória laboral dos ferroviários no Rio Grande do Sul implica na análise de como acontecia o posicionamento social dos trabalhadores que se viam frente a uma “luta de classes”. Porque, ao se considerarem explorados pelo “capital”, assim estavam devido às ações de uma “classe” oponente, que inicialmente foi a oligarquia gaúcha ligada à produção agropecuária e, posteriormente, também pela burguesia dos setores industrial e comercial. Classes que ao influírem no governo estadual, e, por conseguinte, nas suas diversas autarquias, como foi o caso da Viação Férrea, a mais importante de delas, fizeram com que suas atuações gerassem condições de exploração dos trabalhadores ferroviários.

²⁶⁹Referindo-se ao caso da burguesia industrial, proletariado e setores médios urbanos.

Como a sociedade contemporânea se caracteriza pela divisão em “classes”, há entre elas um conjunto de contradições, sendo o Estado o instrumento que permite a hegemonia dos grupos dominantes, especialmente aqueles detentores da riqueza econômica.

Nesse sentido, visando objetivar a compreensão do que vem a ser uma “classe social”, para podermos mais adiante tentar entender a situação particular dos trabalhadores ferroviários, nos valem das interpretações sociológicas de Pierre Bourdieu (2002), pois segundo o próprio autor, sua compreensão procurava ir além da análise marxista sobre o assunto, o que abre um maior leque de interpretações. E, porque consideramos seus posicionamentos adequados ao tema que perscruta essa pesquisa.

Para Bourdieu, uma “classe” é configurada pelo conjunto de agentes que ocupam posições semelhantes, vivem em condições semelhantes e são sujeitos a condicionamentos semelhantes, e que provavelmente também possuem atitudes e interesses semelhantes. Contudo, na percepção do autor, isso significa apenas uma “classe no papel”, uma explicação de existência teórica. Seria ela apenas uma “classe provável”. Isso, porque não existem classes “reais”, embora entre certos grupos sociais ocorram aproximações de ordem prática, como no plano familiar, desportivo, associativo e partidário.

O que existe é um conjunto de relações num determinado espaço, onde são possíveis aproximações e afastamentos entre seus membros. Pondera Bourdieu que “a classe” existe na medida em que os mandatários dotados de plena potência de ação podem “ser e sentir-se autorizados a falar em *nome* dela”, existindo ela como uma força real no campo político, o que então viria a constituir a “classe operária”. Esta “classe” ao ser reconhecida, estaria assim confirmando a sua existência como uma *classe operária em representação* [grifos do autor]²⁷⁰.

Porém, como coloca Thompson (2002, p. 140-141)²⁷¹ o entendimento de *classe* “permanece como uma descrição metafórica de um processo mais complexo que acontece *sem* identidade ou propósitos”²⁷². Para o autor, ao discutir a possibilidade de a

²⁷⁰Ibidem, p. 136-137.

²⁷¹Ao se contrapor a Perry Anderson e Tom Nairn, em relação às suas interpretações acerca das particularidades históricas dos ingleses e as comparações com a realidade social francesa.

²⁷²Segundo E. P. Thompson (Ibidem), os autores referidos atribuem a “classe” imagens antropomórficas, que possuem identidade pessoal, vontade, metas conscientes e qualidades morais. Permanecendo a

história encontrar “um modelo para o processo social” como metáfora, mesmo continuando ser ela “*tudo* o que aconteceu”, a “classe” é uma formação social e cultural, “(...) que não pode ser definida abstrata ou isoladamente, mas apenas em termos de relação com outras classes; e, em última análise, a definição só pode ser feita através do *tempo*, isto é, ação e reação, mudança e conflito”²⁷³ [grifos do autor].

Por seu lado, Hobsbawm (1988, p. 38), ao analisar a contínua transição de conceitos na evolução social, considera familiar aos historiadores a compreensão do “conceito pré-industrial de ‘ordem’ ou ‘estado’ ao conceito moderno de ‘classe’, a partir de termos tais como ‘o populacho’ ou ‘trabalhadores pobres’ [posteriormente denominados proletários ou classe operária]”. Já Dahrendorf (1982, p. 15-18) considera que a evolução do conceito de “classe” acompanha “alterações valorativas de seu sentido”²⁷⁴. Para o autor, na sociedade industrial que se afirmava em relação ao mercantilismo, tanto a burguesia quanto o proletariado “havia crescido juntos e estavam atrelados um ao outro”, já que não possuíam “prestígio de descendência”²⁷⁵. Conforme o autor: “Eram, por assim dizer, *nouveaux riches* e *nouveaux pauvres*, intrusos em um sistema de valores herdados e arautos de um novo sistema”.

No que diz respeito à compreensão de “proletariado”, segundo Löwy (1995, p. 105) existem várias maneiras para defini-lo. A tradicional, segundo o autor, “é a concepção para qual o proletariado é igual à classe operária industrial, produtiva, no sentido econômico da palavra”. Contudo, na ótica do marxismo essa visão tradicional é superada por uma compreensão bem mais ampla, ou seja: “O proletariado é o conjunto daqueles que vivem da venda de sua força de trabalho. Isso inclui não só a classe operária industrial, como uma série de camadas que tradicionalmente eram de origem pequeno-burguesa (ou classe média), mas que conheceram ou estão conhecendo no

burguesia ou a classe trabalhadora sempre com a mesma personalidade, embora seus diferentes estágios de maturidade.

²⁷³Idem, p. 169. Nesse “tempo”, as experiências vividas por esses personagens serão determinantes para a sua posição como membros ativos da sociedade.

²⁷⁴A começar pela sociedade romana antiga, quando foi introduzida a palavra *classis* (divisão da população para efeito de pagamento de impostos, como caso dos *assidui* que eram os mais ricos; e o no outro extremo os mais pobres, chamados de *proletarii*). Já na época moderna (século XVIII) a palavra “classe” foi usada entre outros por Ferguson e Millar para distinguir estratos sociais segundo a posição social ou riqueza. E, no século XIX, o conceito ganhou gradualmente novas colorações segundo o autor, ou seja: Adam Smith falava em “classe trabalhadora” ou “classe pobre”; Ricardo, Ure, Saint-Simon, Fourier, Engels e Marx em “classes capitalistas” e “classe dos trabalhadores”, “burguesia” e “proletariado”.

²⁷⁵ Citando Max Weber.

período histórico contemporâneo um processo de proletarização ou de semiproletarização”²⁷⁶.

No decorrer das primeiras discussões sobre o posicionamento de “classes”, o proletariado também dimensionou suas condições de trabalho, apontando todo um conjunto de carências que geravam a pobreza e a miséria da maioria das suas famílias. Por isso, além de tentarem estabelecer os parâmetros de uma “classe operária”, do que eram e o que desejavam, começaram a identificar pontos que poderiam melhorar o padrão de vida e as condições de labor do conjunto dos *iguais* ou pelo menos dos que viviam em condições sociais semelhantes [grifo meu].

A dimensão de fazer parte de uma “classe” para os trabalhadores do Brasil é anterior à “formação profissional”, já que entre o final do século XIX e o início do XX também se vivia no país uma mudança de “processo histórico”²⁷⁷. De um lado, houve a conquista de liberdade civil de milhões de trabalhadores escravos que vinham a se somar ao contingente de operários livres e imigrantes. Do outro, as próprias mudanças econômicas do país, com a sua rápida transformação estrutural capitalista. Tudo a exigir “trabalho” e “produção” livre. Porém, ainda sem o necessário equilíbrio das relações profissionais entre os que produziam a riqueza e os donos dos instrumentos e da produção.

Por uma série de razões isso acontecia. Até mesmo como decorrência da falta de maior grau de especialização dos trabalhadores, cuja maioria quase absoluta dominava apenas conhecimentos das labutas rurais. O que da mesma forma valia para o “empresariado” em ascensão, pouco experiente no trato desse novo contexto de produção. A cultura predominante era a de base escravista e, por isso, muitos procedimentos iniciais expressaram velhos hábitos e decisões arbitrárias típicas da

²⁷⁶Ibidem.

²⁷⁷Tratando sobre o “capital”, Marx (1985, p. 103) afirmou: “A *formação original do capital* não ocorre, como tantas vezes foi suposto, pela *acumulação* de alimentos, instrumentos, matérias-primas ou, em resumo, de condições *objetivas* de trabalho separadas do solo e já difundidas ao trabalho humano. Não em virtude do capital criar as condições *objetivas* de trabalho. Sua *formação original* ocorre, simplesmente, porque o processo de dissolução de um velho modo de produção permite que o valor, existente como *riqueza monetária, adquirida*, de um lado, as condições *objetivas* do trabalho para, do outro lado, trocar o trabalho *vivo* dos trabalhadores, agora livres, por dinheiro. Todos estes elementos já existem. O que os separa é um processo histórico, um processo de dissolução e é *este* que possibilita ao dinheiro o transformar-se em *capital*. O dinheiro, em si, embora participe do processo histórico, fá-lo apenas, na medida em que é, ele próprio, um agente extremamente poderoso de dissolução que intervém no mesmo e, por isto, contribui para a criação de *trabalhadores livres, despojados*, sem objetivo; mas, certamente, não porque *crie* para eles as condições *objetivas* de sua existência, mas, antes, por acelerar sua separação das mesmas, isto é, apressar sua perda da propriedade” [grifos do autor].

época pré-capitalista. Conforme Sader (1993, p.86; 110-111), é a “comunidade de interesses” numa escala nacional que passa a ter igualmente existência na luta política²⁷⁸.

Mas, assim como foram rápidas as mudanças econômicas, com a urbanização e o desenvolvimento fabril também as relações profissionais evoluíram, mesmo que forma lenta e certamente não cordata. Pelo que apontam diversos autores da área das Ciências Sociais²⁷⁹, isso aconteceu porque o nascente proletariado brasileiro acabou recebendo, primeiramente, a influência das ideias socialistas, na época a principal referência ideológica de contestação para o campesinato e trabalhadores das cidades. Ideias que foram difundidas no Brasil pelos imigrantes europeus a partir da metade do século XIX, e que batiam de frente com as novas posições liberais dos patrões.

Principalmente as ideias do socialismo utópico e das primeiras internacionais socialistas ganharam espaço entre os membros do proletariado brasileiro, trazendo como reflexo imediato discussões sobre as condições de vida dos operários e, por conseguinte, a comparação estabelecida em relação ao modo de vida da nascente burguesia nacional. Daí a validade das compreensões de E. P. Thompson e Ralf Dahrendorf também ao caso brasileiro, porque eram pessoas que desejavam definir e compartilhar “as mesmas categorias de interesses” através de suas “experiências sociais, tradição e sistema de valores” ou de encaixe em “grupos políticos” (luta e consciência de classes conforme a visão marxista).

Quando se iniciam as chamadas “lutas” em prol do reconhecimento social e para conquistas de direitos de cidadania, isso aconteceu paralelamente à fase de formação profissional em setores até então inexistentes no país, como no caso das indústrias fabris mecanizadas e setor dos transportes terrestres²⁸⁰. Assim surgiram “novas profissões” no Brasil que passaram a acompanhar outras já bastante antigas e reconhecidas socialmente, como eram a dos marmoristas, padeiros, alfaiates, gráficos, barbeiros, etc. Profissões que não eram exercidas pelos capitalistas, mas necessárias à sociedade em função da diversificação de empreendimentos e dos avanços tecnológicos de então.

²⁷⁸De acordo com o critério utilizado por Marx, com a exclusão dos camponeses, que não teriam condições de fazer valer o “interesse de classe”, pois viviam isolados em função do seu modo de produção (Cf. Sader, 1993, p.86-87).

²⁷⁹Entre outros, Antunes (2003), Bonavides (1981), Bosi (2001), Fausto (2000), Fernandes (1979), Gomes (1988), Moraes Filho (1998) e Sodré (1997).

²⁸⁰A respeito de direitos sociais e cidadania, ver o trabalho de José Murilo de Carvalho (2001).

Desse modo, uma mínima ideia do significado de “classe operária” no Brasil, na fase de transição pré-capitalista rural para a capitalista urbano-industrial, tem que considerar a existência de realidades bem destoantes no universo regional, em vista de não existir uma padronização das práticas de trabalho, muito menos das lutas e mobilizações do operariado. Consequentemente, englobar todos os trabalhadores como “classe proletária” exigiria uma complexa rede de interpretações. Até mesmo, porque os estudos em relação a esse tema estão muito focalizados especialmente nas realidades de São Paulo e Rio de Janeiro, aparecendo de modo periférico os casos mineiro, gaúcho e outros. Em função disso, como aporte de um termo mais atual, também utilizamos no trabalho a expressão “setores populares”, ou simplesmente “populares”²⁸¹.

Considerando-se a realidade carioca, paulista ou gaúcha, há que se distinguirem os diversos grupos de trabalhadores e o que deles era exigido em termos de produção agrária ou industrial. Também, suas aspirações de “classe”, como parte de uma unidade identificada como “proletariado”, e se consideradas suas habilidades de trabalho como “profissionais” de determinados ofícios. Soma-se a isso, da mesma forma, suas motivações políticas, seus conflitos intraprofissionais, bem como os possíveis enquadramentos ideológicos, isto é, seus vários tipos de “capital”.

A especificidade do caso dos “ferroviários” é bem exemplificativa, pois em todo o Brasil executavam tarefas semelhantes e assim constituíram uma “profissão”, própria às exigências de todo um complexo do transporte de mercadorias e passageiros em composições sobre trilhos. Também, em função de que as empresas geralmente utilizavam expedientes de administração semelhantes entre si, ao tomarem como referência o funcionamento da “Estrada de Ferro Central do Brasil”²⁸², o que aparentemente poderia supor que estes trabalhadores tinham as mesmas necessidades e padrão de vida.

Em relação a exposto, seguindo-se a ótica das explicações *bourdianas* para “classe”²⁸³, no que diz respeito ao enquadramento dos ferroviários, Lima (1998, p. 5) pondera que as condições precárias de trabalho, questões remuneratórias e imposições das empresas ferroviárias caracterizaram o devir de lutas desses trabalhadores no Brasil.

²⁸¹Que pode ser designativa de “classes populares” ou “camadas populares”.

²⁸²Que seguia os modelos ingleses de gestão.

²⁸³Como coloca Bourdieu (1999, p. 188-189), ao discutir a visão *sartriana* pertinente especialmente à classe “mediada pela estrutura familiar, (...) não é a condição de classe que determina o indivíduo, mas o sujeito que se autodetermina a partir da tomada de consciência, parcial ou total, da verdade objetiva de sua condição de classe”.

Por isso, “construíram uma maneira própria de convivência e de solidariedade entre si”. Para o autor, ao resistirem às situações mais críticas de trabalho é que fez surgir os movimentos de reivindicações, que ao longo dos anos se tornaram uma “tradição” nesse meio proletário.

Ou, segundo Graeme Salaman, citado por Horowitz (1985, p. 2-3), constituem “uma comunidade ocupacional”, isto é, uma relação particular entre o trabalho e a vida social: “Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influídos por su trabajo, que su vida entera fuera de este se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados em él... Costruyen su vida sobre la base de su trabajo; (...)”.

Assim, as vivências sociais dos trabalhadores ferroviários gaúchos e suas experiências profissionais também aconteceram influenciadas pelos espaços peculiares ao trabalho que desenvolveram, sem, contudo, estarem outras questões como as religiosas, políticas, culturais, econômicas, gravitando separadamente. Ou, mesmo vivendo isoladamente sem manter contatos com outros trabalhadores. Com isso não estamos afirmando que os ferroviários, especialmente os do Rio Grande do Sul, tenham se eximido de maiores envolvimento nesses respectivos campos.

Verificando o contexto em apreciação, Singer (1995) afere que os movimentos operários do século XX já apresentavam significativas dimensões nas suas primeiras décadas, uma vez que não aceitavam pacificamente o excesso de carga horária no trabalho, mas a cumpriam em virtude das exigências das classes patronais.

Em relação ao mundo do trabalho, de acordo com Vita (1989, p. 146), o processo de industrialização no Brasil, sobretudo na fase do pós-guerra entre 1914-1918, permitiu que as indústrias fossem aqui implantadas com recursos externos, em meio a uma realidade aleatória às peculiaridades inerentes ao capitalismo industrial, porque nosso sistema de produção ainda se encontrava em fase primária. Essa súbita modernização, conforme o autor trouxe para a sociedade brasileira além da dependência econômica, consequências negativas, pois impossibilitou a estruturação do mundo de trabalho com base na realidade agrária do país. Deixando com isso uma ampla lacuna no referente às conquistas de direitos sociais dos trabalhadores, que recém passavam a constituir uma “classe” social distinta²⁸⁴.

²⁸⁴Ibidem.

Assim, os movimentos sociais giravam nesta fase em torno de reivindicações tais quais as da regulamentação da jornada de trabalho e o aumento de salários, tendo como principal instrumento de resistência a greve. Como demonstrativo destas ações, Paul Singer cita a paralisação de 1917 em São Paulo, que se caracterizou como um movimento que veio denunciar a exploração e injustiças no sistema de produção moderno, no qual o trabalho das mulheres e crianças era executado com um mínimo de salubridade e por preços irrisórios.

Já segundo Harres (1996, p. 113), valendo-se de Michel Foucault e sua teoria sobre os mecanismos disciplinares²⁸⁵, em especial como instrumento fundamental na constituição do capitalismo industrial e da sociedade que lhe correspondeu, os métodos empregados visavam a utilidade e a docilidade do indivíduo, cujo intento era sua máxima capacidade de produção laboral. Evitando-se assim possibilidades ou mesmo a neutralização de sua “capacidade política de revolta e resistência”²⁸⁶.

Nesse contexto, então, é possível de se notar que entre as lideranças intelectuais e políticas dos operários, especialmente as ideologicamente assentadas no socialismo, a solução a ser encaminhada para a valorização social da “classe” era a via institucional-legal. Entre outros, para o moderado Evaristo de Moraes “já era tempo (...) de se cuidar, no terreno legislativo, em abrir caminho a alguns institutos jurídicos, especialmente destinados à proteção das classes trabalhadoras e à modificação das suas condições de existência”²⁸⁷.

Outro ponto importante, ainda conforme a ótica de Evaristo de Moraes seria a aceitação por parte dos trabalhadores, ou dos seus porta-vozes, de uma visão do tipo ufanista da realidade laboral. Afirmou o missivista em um de seus discursos, que no Brasil existia uma “felicidade social”, ao comparar a situação do país com a de outras nações, e que isso seria um motivo de orgulho, porque aqui a luta de classes era menos violenta e pronunciada. Na sua visão, alguns elementos serviriam para explicar tal felicidade, tais quais “as condições admiráveis do nosso clima” e a “relativa harmonização dos nossos capitalistas com os produtores”. O caminho proposto pelo autor seria, naquela época, organizar os trabalhadores proletários através de partidos políticos.

²⁸⁵Da sua obra “Microfísica do Poder”. Op. cit. p.105 e 188.

²⁸⁶Sobre esse assunto ver também a tese de Hillig (2005).

²⁸⁷In: Moraes Filho (1998, p. 177). Transcrito de *Apontamentos de Direito Operário*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905, p.7-20. “Leis do Trabalho”.

A questão da formação de partidos proletários acabou se constituindo num dos principais itens da agenda de debates dos grupos políticos brasileiros orientados pelos ideais socialistas e anarquistas. Nos debates que se seguiram, no início do século XX, a “voz operária” pouco aparece como vontade própria, pelo menos da maioria, porque os trabalhadores não estavam devidamente organizados ou motivados, e nem habilitados em seu potencial de classe para dar opinião favorável ou não.

No período entre a abolição da escravatura no Brasil e a primeira grande guerra mundial, a massa de proletários urbanos do país formada por trabalhadores libertos vindos do campo, colonos e artífices imigrantes, minimamente tinha uma ideia de todo o processo político, econômico e social no qual gravitava com as demais “classes”. Como exceção, tivemos alguns poucos operários, reconhecidos como “lideranças” em diversas cidades do país, por serem detentores de pelo menos dois predicados que os distinguiam dos demais: a alfabetização e o grau de politização²⁸⁸.

Por esse contexto, vemos que o enquadramento dos ferroviários como membros de uma “classe social”, segundo o que aspiravam, mas que em verdade era a inserção no campo de vivências de uma “comunidade ocupacional”, esteve num primeiro momento ligado às expectativas iniciais comuns do proletariado brasileiro. Somente com o passar dos anos, especialmente no caso dos ferroviários rio-grandenses, houve um direcionamento para estabelecer metas de ascensão social, do que aspiravam a pertencer a tal “classe” distinta. Como referido, considerando-se a “comunidade ocupacional”, era estar no grupo ou na categoria profissional.

Nesse sentido, a afirmação da “profissão”, alcançada pela combinação de necessidades sociais e empenho dos atores no labor ferroviário, foi decisiva para definir na trajetória dos trabalhadores ferroviários. Nesse sentido, então, a formatação do que denominaram de “classe ferroviária”, a partir da obtenção do reconhecimento público como tal, um modo de nomear o próprio grupo profissional.

²⁸⁸Sobre isso ver Rodrigues (1979, p.21; 26-28).

2.2 Os Primeiros Tempos da “Profissão Ferroviária”

Assim, compreender o caso dos trabalhadores ferroviários como uma parte dos atores sociais do mundo do trabalho no Brasil, inseridos numa “classe operária” e atuantes numa “profissão” específica, aparentemente demonstra-se simples. Porém, o estudo detalhado evidencia que há certa complexidade devido a duas questões principais. Uma deve-se ao empirismo laboral apresentado pelos trabalhadores nas primeiras décadas de funcionamento das ferrovias, já que a maioria quase absoluta nunca antes havia trabalhado nesse setor. A outra está ligada à carência de documentação sobre as atividades desenvolvidas por esses trabalhadores, nas diferentes funções exigidas pelas tarefas de funcionamento de uma empresa ferroviária, porque nos relatórios existentes não encontramos descrição do que cada trabalhador realizava detalhadamente no seu ofício.

Quanto ao empirismo laboral, a massa de trabalhadores requeridos nas ferrovias destinava-se inicialmente à prestação de serviços, que exigiam principalmente força física, em jornadas longas e estafantes, no labor de abertura de trajetos e assentamento de trilhos²⁸⁹. A quantidade de obras determinou a força de trabalho necessária, contratada por empreiteiros que ficavam responsáveis por trajetos definidos pelo governo da União, como se pode perceber no exemplo das figuras que seguem, quando das obras da ferrovia Montenegro-Caxias do Sul realizadas no ano de 1909.

²⁸⁹Infraestrutura necessária de abertura dos trajetos, os quais seriam utilizados *a posteriori* pelas empresas de transportes. Geralmente eram serviços terceirizados por empreitadas. Terminados os trabalhos muitos desses trabalhadores acabavam sendo aproveitados como ferroviários ativos.



Figura 7 – Abertura de estradas de ferro na região colonial gaúcha (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. PRESERVE/RFFSA. Porto Alegre: Editora Metrópole, s.d., p. 75).

Como aduz Máximo (1979, p. 12), referindo-se aos primeiros trabalhadores da profissão ferroviária no Rio Grande do Sul:

Milhares de operários foram mobilizados para esse trabalho pesado e totalmente braçal. Acorreram homens de todos os matizes que se sujeitavam pela necessidade de um ganha-pão. Na maioria não traziam nenhum lastro de educação, nem social, nem econômica, nem moral, nem religiosa. É evidente que em tais ambientes o trabalho era considerado pesado castigo; as revoltas coletivas e as brigas entre eles se sucediam. Sem o hábito da auto economia,

da previdência para o dia de amanhã, seu salário era esbanjado em poucas horas de festas ruidosas, para curtir a fome nos dias subsequentes²⁹⁰.

Já em relação à admissão do pessoal para trabalhar nas empresas ferroviárias de transportes, o critério mais utilizado era a capacidade de produção do indivíduo que gozasse de boa saúde e principalmente força física²⁹¹. Quanto ao ofício desenvolvido pelos ferroviários nas empresas do setor, que seguiam o sistema empregado nas fábricas, baseados nos princípios *tayloristas* e *fordistas* de produção²⁹², somente muitos anos depois através das escolas profissionais é que se tornou possível conhecer detalhes técnicos sobre alguns ofícios.

Os chamados ofícios tradicionais tinham uma história milenar no caso dos ferreiros, carpinteiros e marceneiros²⁹³. Os novos, que exigiam conhecimento técnico, tais quais o de maquinista, eletricista, telegrafista, mecânico, foram sendo aprendidos pelo ato de repetição e ensinados pelos mais experientes aos mais jovens. Quanto aos outros afazeres surgiram como decorrência desses considerados os mais importantes. Assim, com o tempo, as oficinas, a tração e administração passaram a contar com um número centesimal de diferentes ofícios, todos dependentes de certos conhecimentos teóricos, constatação que exigiu a alfabetização da maior parte do pessoal envolvido nos processos operacionais de funcionamento de uma empresa ferroviária.

A intenção dos ferroviários de fazer parte de uma comunidade ocupacional fortalecida e reconhecida, visando à ascensão de “classe”, sempre foi manifestada em suas posições e por suas entidades. Isso denota uma inflexão de cima para baixo das elites ferroviárias²⁹⁴, como sejam os administradores das empresas ferroviárias e suas principais chefias, em desejar separá-los da restante “massa” de trabalhadores. A partir

²⁹⁰Em relação a isso, Isaia (**Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 60-61) apresenta um exemplo de contrato de obra ferroviária, para a abertura do trajeto da 5ª Seção da linha Porto Alegre-Uruguaiana, firmado em 9 de agosto de 1893.

²⁹¹Os trabalhos de Corgozinho (1989) e Possas (2001) trazem muitos relatos orais de como isso ocorria.

²⁹²Separação de tarefas de concepção e execução (tarefas simples e complexas); produção serial massificada através de linhas de montagem; produção em “fábricas” (espaços concebidos para determinados tipos de produção), etc. Situações que geram a diminuição da autonomia dos trabalhadores, e, por consequência, permitem um melhor controle externo sobre suas ações. (Cf. Edílson J. Gracioli e Sidartha Sória e Silva, “Os novos paradigmas do trabalho e a mutação do sindicalismo”. Disponível em <www.race.nuca.ie.ufrj.br/sep/eventos/enc2002>. Capturado em 25 ago. 2003).

²⁹³Sobre isso ver Hobsbawm (1988, p. 351-352).

²⁹⁴Comparativamente, como aduz Horowitz (1985, p. 1), na Argentina as lideranças sindicais ferroviárias “se consideraban a si mesmos uma elite dentro da la classe trabajadora; y em muchos aspectos lo eran (...)”.

disso, atuando em diferentes labores exigidos pelos serviços das estradas de ferro, vieram a constituir uma “profissão”, isto é, ser “ferroviário”.

Designação um tanto quanto genérica para as complexas tarefas que individualmente cada operário realizava, conforme suas aptidões e cognição, nos diferentes espaços de trabalho em que estavam lotados. Espaços principalmente representados pelas “oficinas”, “tração”, “movimento” e “via permanente”. Então, ser “ferroviário” era desenvolver um trabalho numa empresa ferroviária, qualquer que fosse o ofício. Como aduz Cid Vasconcelos de Carvalho (2001, p. 94):

Via de regra, na modernidade, nenhuma outra categoria da vida humana é mais responsável pela criação e afirmação da identidade que a profissão. Uma das perguntas que usualmente se faz sobre uma pessoa, quando ainda se desconhece a mesma, é “trabalha com que?”. A profissão também se torna um passaporte para o crescimento e/ou estagnação da personalidade, para diferenciação e também para o reducionismo. Certamente quando se sabe que alguém é ferroviário, de imediato já aparecem alguns lugares-comuns que acreditamos pertencerem à categoria, como qualquer atividade: oficinas com corpos sujos de graxa e fuligem, funcionários uniformizados carregando bagagens para os trens, condutores nas cabines das locomotivas, etc.

Com o pioneirismo ferroviário na região do vale do rio dos Sinos e Porto Alegre, os primeiros operários ferroviários gaúchos foram provenientes dessas áreas. Eram trabalhadores que em geral já possuíam alguma experiência de metalurgia, marcenaria e de construções. Sendo muitos deles imigrantes europeus²⁹⁵, ou seus descendentes, tinham pelo menos certas noções do trabalho a ser desenvolvido em ferrovias. Inicialmente, o labor requeria determinação e esforço, em função das distâncias e da sua própria natureza de execução. Já em relação ao trabalho técnico, que englobava o planejamento estrutural para a construção e funcionamento de uma ferrovia, a responsabilidade era repassada a especialistas estrangeiros ou para alguns poucos brasileiros com formação em engenharia.

No Rio Grande do Sul, pelo menos entre 1870 e 1890, os trabalhadores ferroviários não tinham uma dimensão da profissão, mas sim do trabalho, da tarefa que não exigia necessariamente o que pensar em termos da sua prática. Regra geral, a falta de maiores referências a uma determinada “profissão” decorria de que os trabalhadores

²⁹⁵O levantamento de genealogias de famílias que imigraram para o Rio Grande do Sul, demonstra que especialmente entre italianos, alemães, russos e poloneses, muitos de seus integrantes atuaram como servidores das empresas ferroviárias gaúchas, com destaque maior à VFRGS.

eram provenientes do meio rural ou migrantes de zonas urbanas²⁹⁶. Por isso, alguns se destacavam mais que os outros, por dominarem a “arte” de determinados ofícios, sendo entre os mais comuns os de marcenaria e ferraria. Como aduz Luca (1986, p. 77):

Resta a impressão de que os operários eram movidos pelo orgulho que tinham de seu ofício e pela certeza de que agiam consoantes com a ética do trabalho. Essa maneira de conduzir a questão denuncia a origem dessa força de trabalho: imigrantes egressos de um meio onde a tradição artesanal remontava a séculos. Sobretudo é interessante marcar que esse apego a padrões pré-capitalistas manifestou-se num setor de produção eminentemente moderno como eram as ferrovias. Por outro lado, não se pode esquecer que o próprio anarquismo veiculava uma moral cuja pedra de toque era a valorização do trabalho e da profissão.

Somente a partir da constituição de empresas de maior porte, que exigiam mão-de-obra qualificada para certas finalidades de produção ou de serviços viários, os trabalhadores pioneiros passaram a ter a noção de estarem cumprindo tarefas de uma “profissão”. Ou seja, contribuindo com o seu conhecimento de ofício para a realização de um trabalho que ia além de uma tarefa específica, mas que, ao contrário, exigia diferentes habilidades para que fosse plenamente útil²⁹⁷. Como pondera Hobsbawm (1988, p. 353): “Do ponto de vista dos trabalhadores, ela representava a superioridade *qualitativa* da especialidade aprendida desta forma – o profissionalismo da especialização – e simultaneamente, de seu *status* e de suas compensações”.

Assim ocorreu com a concepção da indústria, que pela complexidade de seu funcionamento e seus fins em termos de produção, necessitava contar com ofícios vários para o fabrico muitas vezes de um único produto. Isto vem a ser a concepção da produção em série baseada nos princípios *tayloristas*, que acabou difundido em todo mundo. Produção massificada de baixo custo, com especialização das funções laborais que era a regra comum em qualquer iniciativa de características industriais²⁹⁸.

Os trabalhadores ferroviários também seguiram esta regra. Por seu lado, se adequaram às exigências do trabalho requisitado por uma ferrovia, ou com o tempo foram aprendendo as especificidades de cada tarefa, da vasta estrutura que se criava

²⁹⁶Caso semelhante, por exemplo, ao caso das ferrovias e do parque industrial paulista após a abolição da escravatura, conforme é possível constatar nos trabalhos de Calvo (1994) e Simão (1966).

²⁹⁷Sobre especialização das ocupações, habilidades e motivação utilitária, ver o trabalho de Weber (1994).

²⁹⁸Cf. Harres (1996, p.125).

para atender as diferentes demandas²⁹⁹. Isso se deu ao longo de muitos anos, e nem mesmo a crise verificada no setor, a partir dos anos da década de 1960, pode ser imputada simplesmente à quebra das formas *tayloristas* ou *fordistas* de trabalho. Como veremos no capítulo 5, as causas serão outras.

No trabalho das estradas de ferro, tiveram como tarefas iniciais o preparo do terreno onde seriam abertos os trajetos, e logo, de imediato, o assentamento dos trilhos sobre dormentes. Trabalho extenuante e aparentemente simples, mas essencial para o funcionamento do transporte. Para a sua realização também era necessário algum conhecimento de metalurgia e fundição, em função das dobras e cortes dos ferros utilizados, e de topografia para o adequado nivelamento dos trajetos.

Depois de construídas as linhas férreas tornava-se necessário constituir a estrutura operacional da empresa concessionária de cada trajeto. Para isso, foram requisitados um número expressivo de operários, e as exigências para atender todas as tarefas aumentou consideravelmente. Sob a coordenação de um engenheiro eram formadas equipes sob a chefia de um “mestre” no ofício a ser praticado, que além de orientar o serviço, muitas vezes se transformava no professor da turma de operários.

A experiência era o predicado essencial para o adequado desempenho no trabalho. Como exemplos disso, referidos por alguns autores, destacamos os engenheiros Gustave Vauthier, que exerceu a direção da *Compagnie Auxiliaire* entre 1898/1910 e 1919/1920, cuja experiência no trabalho de ferrovias foi adquirida em várias obras que dirigiu no Congo Belga; e Fernando Neumaier, chefe da locomoção e diretor das Oficinas Centrais em Santa Maria, cargo que ocupou após 1920, sendo considerado o grande responsável pela modernização alcançada pelo setor³⁰⁰. Isso também se deu com outras centenas ou milhares de “mestres” anônimos que ensinaram seus ofícios a sempre crescente força de trabalho que atuou nas ferrovias do Rio Grande do Sul³⁰¹.

²⁹⁹Em relação a tal situação laboral dos ferroviários, um “Manifesto da Liga Operária de Jundiaí” em 1906 deixa bem evidente o que se passava naquela época: “Trabalhando ao rigor do tempo, debaixo das ordens de diversos engenheiros e mestres de linha são da mesma forma maltratados, chegando o sacrifício deles ao excesso, pois tem de trabalhar das 6 horas da manhã às 6 da tarde pelo grande ordenado de 2\$600 a 3\$000! (...) saem de casa às 5 horas da manhã, para voltar às 8 da noite; (...) e se um dia perdem uma hora de serviço por causa da chuva é esta descontada de seu ordenado” (In: Fausto, 2000, p. 136):

³⁰⁰Ver Máximo (1979, p. 12), Beltrão (1979, p. 514), Isaia (**Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 62; 67); Relatórios da COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.

³⁰¹Em alguns sites de biografias ou de genealogia é possível encontrar esses nomes, geralmente pertencentes às famílias de italianos e alemães, no contexto da realidade gaúcha.

Assim, os serviços que passaram a fazer parte do cotidiano de funcionamento das ferrovias envolviam tarefas de movimentação dos trens, manutenção, reparos de equipamentos e linhas, serviços administrativos e de planejamento, os quais precisavam contar com mão-de-obra minimamente especializada. Foi o caso dos marceneiros, torneiros mecânicos, caldeireiros, fresadores, pintores, maquinistas, eletricitas, fundidores, entre outros, que juntamente com os “aprendizes”, o pessoal dos trens, e do apoio operacional, constituiu o coletivo profissional dos trabalhadores ferroviários.

Portanto, ser um “ferroviário” era atuar profissionalmente em qualquer setor de uma empresa ferroviária, cujos predicados principais eram dedicação ao ofício, disciplina e pontualidade no cumprimento de tarefas.

Esse coletivo fazia parte do conjunto do operariado gaúcho, que começou a se formar a partir da metade do século XIX, mas cujo estudo ainda está em aberto, em função das diferentes realidades existentes entre cidades e regiões do Rio Grande do Sul, e mesmo pela exiguidade ou lacunas das fontes históricas. Como afirma Petersen (2001, p. 30):

Sobre as décadas iniciais da história operária gaúcha, é difícil construir uma exposição em âmbito estadual, que permita entender como se estruturava a sociedade urbano-industrial a qual pertenciam estes trabalhadores de indústrias e oficinas, como e onde o movimento operário foi emergindo, quais seus pontos de força, qual seu peso relativo - certamente pequeno - no conjunto dos artesãos/operários, quem eram aqueles militantes dos quais nos chegou apenas o nome, (e imaginar quantos outros permaneceram anônimos), quais iniciativas que resultavam na criação de suas primeiras organizações e instituições - sociedades de socorros mútuos, de resistência ou partidos políticos -, que representações faziam deste mundo capitalista em formação e do Estado imperial ou republicano que os governava, para não falar em toda uma outra dimensão, a de sua vida privada, da família, do lazer, etc.

A referida autora considera que somente no período entre 1905 e 1911 aconteceu a consolidação da organização operária no Rio Grande do Sul. Isso em função de que no ano de 1905 ocorreu a fundação do Partido Operário Rio-grandense, e no ano seguinte a criação da Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS), considerados dois grandes acontecimentos no âmbito das mobilizações proletária do Estado³⁰².

³⁰²Cf. Petersen (2001, p. 151).

2.3 Percepções Sobre o Mundo do Trabalho na V.F.R.G.S.

Com a constituição das empresas ferroviárias, parte expressiva do pessoal - operários e técnicos - foi contratada para que acontecesse a operacionalização dos transportes e a prestação de serviços. Esse novo momento requereu trabalhadores mais aptos, cuja experiência havia sido adquirida previamente em trabalhos como os dos transportes fluviais e marítimos. Acostumados com atividades que exigiam máquinas a vapor, engrenagens de movimentação de equipamentos, interpretação de dados, manuseio de cargas, ofícios de reparos, entre outras tantas aptidões laborais.

No campo das atividades ferroviárias a complexidade e diversidade do trabalho ferroviário prescindiu de habilidades que envolviam ações administrativas, de tráfego, de tração, de manutenção das linhas, construção das obras de arte e das oficinas³⁰³. Para se ter uma ideia, somente na parte administrativa eram necessários inúmeros funcionários. Com suas capacitações específicas atendiam a escrita da empresa; controlavam o estoque do almoxarifado; executavam o planejamento e a engenharia operacional; tratavam dos assuntos do pessoal e dos aportes financeiros; bem como diretamente atendiam ao público usuário nas principais cidades do Rio Grande do Sul e em centenas de estações ao longo das linhas. Como conceitua Antunes (2003, p.168):

O trabalho é, portanto, um momento efetivo de colocação de finalidades humanas, *dotado de intrínseca dimensão teleológica*. E, com tal, mostra-se como *uma experiência elementar da vida cotidiana*, nas respostas que oferece aos carecimentos e necessidades sociais. Reconhecer o papel fundante do trabalho na *gênese* e no *fazer-se social* nos remete diretamente à dimensão decisiva dada pela esfera da *vida cotidiana*, como ponto de partida para a *generecidade para-si* dos homens. **[grifos do autor]**

Contudo, o local que concentrava o maior número de funcionários eram as oficinas. Inicialmente estabelecidas nas cidades de São Leopoldo, Santa Maria³⁰⁴, Gravataí, Garibaldi e Rio Grande, seus funcionários atuavam nas seções que em muito se assemelhavam às indústrias contemporâneas de veículos. Nelas eram desenvolvidos

³⁰³A obra de Brina (1983) detalha em minúcias todas as particularidades do funcionamento de uma estrada de ferro, caracterizando o que vem a ser “via permanente”, “material rodante”, “tração”, etc.

³⁰⁴Ver ambiente de trabalho em Anexo “C”. Nota-se que nos primeiros tempos tais oficinas eram grandes galpões de madeira, quase uma extensão das antigas “ferrarias”, local de poucos recursos maquinários e muitas vezes insalubre, pela necessidade de trabalhos que exigiam combustíveis e fornalhas, mas geralmente pouco ventilados e sem prevenção contra incêndios.

os trabalhos especializados de funilaria, fundição, caldeiraria (ver figura abaixo), mecânica, marcenaria, estofaria, pintura, eletricidade³⁰⁵. Também contavam com laboratórios de análises químicas de materiais e combustíveis, cujos servidores geralmente possuíam formação superior.

Nesses diversos espaços as exigências de conhecimento e prática dos ofícios eram bem maiores, por ser um setor fundamental na manutenção dos transportes. Por isso, os salários também eram mais altos, e a politização do operariado mais acentuada que a de outras “divisões”.

A despeito das centenas de cargos existentes na VFRGS, e afora o maior status - funcional e salarial - alcançado pelo pessoal das rotinas de gerência, planejamento e burocracia, o que poderia ser um campo de conflitos entre os trabalhadores que ocupavam funções semelhantes nas várias divisões, causados pelas remunerações diferenciadas das classificações dos “quadros de pessoal”, não encontramos na prospecção documental evidências concretas a esse respeito.

Quando da estatização da VFRGS em 1920, foram criadas diferentes “divisões” responsáveis por esses serviços, sendo que em cada uma havia seções específicas por ofício ou por função. Eram elas: 1ª Divisão (Contabilidade e Estatística), 2ª Divisão (Tráfego, Movimento e Telégrafo), 3ª Divisão (Locomoção – Oficinas e Tração), 4ª Divisão (Via Permanente – Linhas e Edifícios), 5ª Divisão (Estudos e Construções).

A partir dos anos da década de 1930, com o funcionamento da “Escola Profissional Ferroviária” e “Escola Industrial 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 acentuada diferenciação em relação aos demais trabalhadores da rede ferroviária gaúcha, resultando disso um contingente exigente em termos de valorização profissional³⁰⁶.

Como lembra o ferroviário Alexandre da Cruz (2004, p. 16;18;19):

³⁰⁵Na localidade de Jacuí funcionava a “Oficina Telegráfica de Jacuí”, constituída por seções de marcenaria, eletricidade, mecânica, ferraria, fundição e pintura. Nesse local aconteciam os reparos de todos os equipamentos de comunicação e do movimento da VFRGS, tais como material telegráfico, de telefonia, relógios, balanças, etc. (Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 162).

³⁰⁶Até 1932 funcionou em Santa Maria uma “Escola Telegráfica”, transferida para Porto Alegre em 1933, que formava anualmente os telegrafistas que atuavam na VFRGS.

Comecei a trabalhar muito cedo, com quatorze anos já iniciava nas Oficinas de Santa Maria como aprendiz (AZO) conforme nos chamavam (...) na Sessão de Manômetros e Velocímetros, com o Sr. Alcides, meu primeiro chefe, homem muito bom, mas bastante enérgico (...) não aceitava nada que não estivesse 100% bem feito (...) Como existia a Escola Profissional Ferroviária, me inscrevi para fazer o curso de torneiro mecânico e aprendi muitos macetes da profissão, bem como a teoria do serviço de tornearia (...). Nós caminhávamos muitos quilômetros por dia entre ir e vir para o serviço e depois retornar para a aula; nossa jornada de trabalho e estudo ia das 6 às 23 horas (...).

Na figura abaixo temos exemplo da seção de caldeiraria das Oficinas Centrais de Santa Maria, estrutura que fazia parte da 3ª Divisão. Nela é possível percebermos no ano de 1928 um conjunto de trabalhadores de pouca idade, inclusive alguns aprendizes, setor caracterizado pela rudeza das atividades. No qual eram realizados trabalhos para a recomposição das fornalhas e mecanismos de produção de vapor das locomotivas.



Figura 8 - Seção de Caldeiraria – 1928 - Oficina de Santa Maria (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. PRESERVE/RFFSA. Porto Alegre: Editora Metrópole, s.d., p. 56).

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 das fornalhas, elemento vital ao serviço, porque punha a funcionar as máquinas de tração, e completavam-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.

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, porque envolvia ações de abertura de trajetos em terrenos muitas vezes de difícil acesso, de clima muitas vezes severo, com verões escaldantes e invernos longos e rigorosos. Somava-se a isso a extensão da manutenção dos trajetos e os atendimentos de socorro em grandes acidentes e descarrilamentos, o que era muito comum.

Como conta em prosa e verso Alexandre da Cruz (2004, p.81-82), em “Memórias de um aposentado”:

*Todo mundo trabalhava
Nas pontes e longo da linha
Homens valentes, fortes
No trabalho que vinha
Acampado em vagões
Às vezes nem comida tinha*

*Nunca lhe deram valor
Com arrogância tratados
Muitas vezes doentes
E não eram respeitados
Trabalhavam com sol e chuva
E muitas vezes machucados*

Em que pese às dificuldades do serviço, os laços de solidariedade entre os trabalhadores nasciam e se fortaleciam no cotidiano laboral. O que se estendia ao convívio das famílias, que geralmente residiam nos pequenos núcleos próximos às estações do interior, porque a cada 10 km deveria estar de prontidão uma “turma” de pelo menos 5 a 7 funcionários³⁰⁷. Essa solidariedade foi muito aprofundada a partir de 1934, quando através das ações do Irmão Estanislau José foram incentivados os trabalhadores e suas famílias a organizar nas áreas de domínio da ferrovia, ou em locais cedidos por particulares, hortas e criatórios de animais³⁰⁸.

³⁰⁷Dependendo do serviço essas turmas ultrapassavam tais números.

³⁰⁸Sobre a biografia de Estanislau José ver o trabalho de Máximo (1979).

Esse fato veio se sobrepor a outras formas de obtenção do sustento familiar, como eram as pescarias e caçadas, muito comuns entre os trabalhadores da via permanente. Os operários conhecidos por “tucos”³⁰⁹, em seus poucos momentos de descanso, saíam em busca de complementação alimentar. Conforme texto da Revista Ferroviária (1946, p. 462), o caso do Rio Grande do Sul parece ter sido uma das poucas exceções no país.

Maiores atenção tivesse sido dispensada a colonização marginal das ferrovias e talvez uma boa parcela dos transportes tão necessários, hoje, ao equilíbrio industrial, ainda permanecesse em seu poder. A fixação dos homens, com suas famílias, junto aos trilhos e deles recebendo os primeiros auxílios e, depois desses, outros representados pelas facilidades de ordem industrial e econômica que as empresas ferroviárias lhe proporcionariam sob a forma de assistência geral, seria a melhor garantia para o progresso das zonas atravessadas.

O conjunto de medidas assistenciais e de cidadania propiciadas aos trabalhadores de linha evitou no Rio Grande do Sul o que, por exemplo, na Argentina constituiu em muitos aspectos, segundo Horowitz (1985, p. 14), uma “sub-casta” de trabalhadores, situação semelhante também a outras realidades ferroviárias do interior de muitos Estados do Brasil³¹⁰. Ou, como coloca Paulo César Inácio em sua dissertação (2003), os turmeiros eram conhecidos no Estado de Goiás como “tatus”, que viviam em legítima “situação embrutecida”, sobrevivendo a duras penas por esforço pessoal, realidade perceptível pelo menos até metade do século passado.

No caso gaúcho, o que ficou evidente com a construção de milhares de quilômetros de linhas férreas no Estado, é que além de ter gerado progresso em muitas comunidades, contribuiu para fixar habitantes nas áreas rurais próximas às estradas de ferro. Não somente o ferroviário e seus familiares, mas também integrantes de sua parentela, numa situação que persistiu até pelo menos os anos 60, quando, então, a rápida urbanização e a decadência da VFRGS acabaram gerando o êxodo dessas populações.

Assim, o estudo detalhado dessa variedade de situações funcionais, das quais apenas exemplificaremos algumas, englobam as exigências de uma “profissão

³⁰⁹Conforme Máximo (1979, p. 21), era o apelido dos trabalhadores das linhas, dado pelos demais ferroviários, sendo uma onomatopeia decorrente dos serviços que realizavam: “dar golpes de malho para pregar trilhos, de socador para consolidar os dormentes e de enxada para manter limpo o leito da ferrovia”.

³¹⁰Bravo (**Memórias de Um Ferrocarrilero**, 2002) comenta sobre caso semelhante dos ferroviários do México, que no período de implantação de ferrovias naquele país ocupavam os cargos de menor expressão, como eram os manuais, de carga, etc., enquanto que os estrangeiros, especialmente os norte-americanos, exerciam os empregos qualificados.

ferroviária”, com suas várias especificidades laborais, e também a relação desses trabalhadores com a empresa que os contratava. Como afirma Possas (2001, p. 95): “A ferrovia foi um instrumento valioso de organização da sociedade brasileira burguesa, capitalista-industrial e como tal não fugiu à responsabilidade de ser um agente fiscalizador de todo o esforço do estado legislador ao prever papéis para a manutenção da família brasileira. Também no universo cotidiano, no mundo do trabalho, passou a discipliná-lo com a criação de modelos imaginários de trabalhador e de família”.

Essa relação tinha interesses de reciprocidade bem evidentes. O trabalhador via na oportunidade do trabalho a segurança para si e sua família. No caso gaúcho, isso ficou ainda mais evidente depois da estatização da VFRGS, quando o “pessoal” obteve melhorias de salários e outras garantias profissionais. Como afirma Aerthe Corsino dos Santos, ferroviário aposentado, “os salários eram dos melhores do Estado; as condições de vida eram boas; a maioria residia em imóvel da Viação Férrea; tinham médico e hospital grátis, ou com pequenos descontos em folhas de pagamento; (...) todos esses benefícios revertiam nos vencimentos e melhor condições de vida”³¹¹.

Em resumo, vinha a ser a condição desejada de dignificação pelo trabalho, ou como coloca Horowitz (1985, p.5): “La fortaleza de éste provenía de la combinación de esos dos factores – la índole estratégica de la actividad ferroviaria y el sentido de comunidad prevaleciente entre sus trabajadores -, y su éxito en el mejoramiento de las condiciones laborales reforzó dicho sentido de comunidad, a punto tal que estos trabajadores de hecho se diferenciaron de todos los demás”.

Nesse sentido, a empresa passava a contar com serviços disciplinados e comprometidos com as tarefas a realizar, incluindo o zelo pelo patrimônio público e a cordialidade no trato da população. Isso sempre foi demonstrado através de documentos oficiais, como as “Circulares” emitidas pela direção da empresa, ou nos manifestos reivindicatórios dos operários, que em caso de greve se comprometiam a não depredar quaisquer instalações ou equipamentos da ferrovia. Como pondera Silva (1999, p. 14-15), valendo-se do aporte teórico de Hannah Arendt, no momento em que a burguesia passou a gerir o poder político do Estado o fez “estabelecendo limites à ação”. Para isso,

³¹¹Questionário respondido em 02 jan. 2003. Tornou-se comum os ferroviários lutar por equiparação aos salários mais altos do funcionalismo estadual e federal (a exemplo da Brigada Militar do Rio Grande do Sul e do Exército Brasileiro), já que em relação aos vencimentos dos municipais geralmente percebiam muito acima deles. Isso também valia para outras categorias do setor privado, como o operariado industrial e da construção civil.

num primeiro momento usou da força, e após os mecanismos de controle comportamental, em que a “ciência”, ou seja, o conhecimento foi fator determinante.

Da mesma forma, ainda segundo Silva (1999, p. 16), baseada no pensamento de C. Lash sobre a realidade norte-americana, cujas experiências também eram sempre avaliadas pelo corpo diretivo e técnico da VFRGS, como estão demonstradas nos seus Relatórios, os “ajustamentos” por que passava o trabalhador depois de muitos anos de controle autoritário, com advertências e punições transmutou-se para uma nova “terapêutica”. A tática era cooptar esse trabalhador como *sócio* da empresa, ou incentivá-lo como *massa* de consumo [grifo meu].

Nesse sentido, para se ter uma ideia dos “novos tempos” na empresa ferroviária gaúcha depois de 1920, é importante a análise feita pelo Diretor da Viação Férrea, Engenheiro Augusto Pestana, como consta em VFRGS (Relatório de 1920, p. 124-125), ao se referir sobre o “pessoal”.

Pode-se dizer que o pessoal da Viação Férrea estava sem organização, sem garantias de espécie alguma, sujeito à vontade, ao arbítrio da Diretoria e dos Chefes de serviço.

Já está pronto e dentro de poucos dias será submetido à aprovação do Governo do Estado, o Regulamento e a tabela de vencimentos a que deve ficar sujeito todo o pessoal.

Não foi possível tratar-se nos primeiros meses de administração, desse assunto que exigia estudo e observação.

[...] O pessoal deve ser amparado, tendo certas garantias, sendo remunerado e tratado com equidade, com justiça, afim de que possa ter estímulo no exercício das suas funções, dedicação pelo serviço e confiança no futuro, certo de que depois de um longo período de trabalhos exaustivos, muitas vezes sujeitos à intempérie e a não poucos perigos, após muitos anos de uma vida intensa, terá garantias para a velhice e mesmo para uma invalidez prematura.

Tal reconhecimento vinha acompanhado de outras preocupações, como a criação de um *Fundo de Reserva* em 1926 para construção de habitações ferroviárias, que seriam “destinadas a dar conforto aos ferroviários”, e a criação de “um serviço de desinfecção sistemática de todas habitações, estações, armazéns e escritórios, a fim de evitar a transmissão de moléstias contagiosas e que tanto tem dizimado o pessoal ferroviário”³¹². Por essa assertiva bem se pode dimensionar o quadro precário da vida

³¹²VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1926, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1927, p. 21).

dos trabalhadores ferroviários nos primeiros quarenta anos de funcionamento das ferrovias no Rio Grande do Sul.

Quanto às habitações, elas somente foram construídas bem mais tarde, mas com o aporte de recursos da CAP³¹³. Em geral os ferroviários com seus recursos próprios é que edificavam suas moradias, apenas contando com a redução de tarifas quando precisavam transportar os materiais adquiridos noutras cidades³¹⁴. Já a questão de saúde, fato reconhecido pela instituição, era um assunto considerado de muita gravidade. Por isso, além das iniciativas que o próprio operariado tomou através de suas entidades assistenciais, a empresa também adotou várias medidas no intuito de combater e prevenir doenças entre o pessoal.

2.3.1 Práticas Laborais e Reivindicações Profissionais

Objetivamente, a situação de dificuldades do proletariado em geral decorria da falta de salários condizentes com as necessidades de sobrevivência material. De um lado eram aviltados pelos patrões, que os exploravam em vista da produtividade capitalista desejada. Do outro lado, conforme a ótica dos dirigentes cooperativistas ferroviários do Rio Grande do Sul, estavam os intermediários, representados especialmente pelos grandes comerciantes que praticavam contra a sociedade uma usura considerada como atitude irresponsável, pelo monopólio estabelecido de muitas mercadorias.

³¹³Conforme VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1938**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1939; Relatório de **1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940) a “CARTEIRA PREDIAL” da CAP foi instalada em 03 de janeiro de 1938. “Com as modificações introduzidas no Regulamento das Caixas de Aposentadoria e Pensões (Decr. Nº. 1749), cresceu extraordinariamente o interesse dos associados dessa Caixa em promoverem a construção da sua casa própria”. A partir desse decreto a CAP adquiriu maior autonomia, sem necessidade de autorização do Conselho Nacional do Trabalho para a compra de terrenos e construções de casas; a aprovação para tal passou para responsabilidade de uma Junta Administrativa estadual. Assim, por exemplo, em 1938 a CAP possuía 74 casas; em 1939 adquiriu 51 terrenos e construiu 67 casas.

³¹⁴Inicialmente o abatimento de 75% na tarifa. Consta, em função dessa medida, “aplausos ao governo do Estado – transporte gratuito materiais de construção para casas de ferroviários (item B)” em correspondência do legislativo santa-mariense. Mais tarde, em data que não conseguimos precisar, a VFRGS deixou de cobrar tarifas sobre esse tipo de transporte para os seus funcionários, conforme se percebe em ofícios da CÂMARA DE VEREADORES DE SANTA MARIA (In: Ata 69/48. **Livro de Atas**. Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948 e outros).

No intento de superação dessa perspectiva laboral e social desfavorável, os ferroviários gaúchos pautaram sua trajetória histórica por frequentes mobilizações. Visavam assim melhorar a condições do trabalho no contexto dos serviços que praticavam, tendo como retribuição a remuneração que pudesse assegurar a boa alimentação pessoal e de sua família, o que seria o primeiro passo para conquista de outros direitos.

Geralmente caracterizadas como apolíticas pelo próprio grupo profissional, as agendas propositivas encaminhadas aos patrões eram simples e diretas. O pragmatismo residia na objetividade das solicitações, especialmente no período entre os anos de 1890 e 1920. Posteriormente, no bojo das políticas públicas de encaminhamentos da “questão social” do país, e particularmente dos propósitos de inclusão do proletariado nos benefícios sociais incentivados pelo governo gaúcho, os ferroviários acrescentaram nas suas pautas assuntos como a aposentadoria e o amparo assistencial, mas sempre priorizando as questões de remuneração do pessoal³¹⁵.

A obtenção de direitos, sendo muitas deles pioneiros em relação ao conjunto do proletariado brasileiro, aconteceu também em função de certa posição de isolamento deliberado da categoria, ao realizarem mobilizações sem desejar buscar composições com outros segmentos profissionais. Contribuiu para isso a dispersão desses trabalhadores no território sul-rio-grandense, como fator que dificultava a unidade com os demais trabalhadores³¹⁶. Isso fez com que suas lideranças fossem sempre as mais objetivas possíveis nos propósitos e na deflagração dos movimentos reivindicatórios.

A rapidez com que decidiam as mobilizações decorria das suas próprias condições de trabalho. Geralmente cabia ao pessoal que atuava nas oficinas, depósitos e setores administrativos a articulação política interna e externa, bem como a impressão das “cartas reivindicatórias”. Contudo, o início das greves geralmente tinha à frente os maquinistas e foguistas, que sabedores da importância de suas funções na movimentação dos transportes interrompiam os serviços, desencadeando-se assim a parede geral.

³¹⁵Em alguns países latino-americanos as leis de amparo previdenciário e acordos de trabalho que beneficiaram os ferroviários foram adotadas entre os anos da década de 1910 e 1920, como ocorreu, por exemplo, no Chile (1919 – “Retiros y Previsión Social”) e na Argentina (1920 – “Convenios”).

³¹⁶Mesmo porque eram poucas as cidades gaúchas que possuíam um número expressivo de proletários. Até a metade do século XX, afora os ferroviários, as exceções eram as cidades de Cruz Alta, Pelotas, Santana do Livramento, Rio Grande, Santa Maria, Caxias do Sul e Porto Alegre.

No entremeio das questões de amparo social aos funcionários, de forma correlata à Lei Elói Chaves, ainda no ano de 1923 foi adotado o primeiro “QUADRO DO PESSOAL DA VIAÇÃO FÉRREA”. Medida administrativa que pela primeira vez institucionalizava uma tabela de vencimentos aprovada *a priori* em âmbito nacional pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Mas, segundo a própria direção da VFRGS este quadro não correspondeu às necessidades dos serviços da estrada, quer quanto ao número e categorias de pessoal ou mesmo em relação aos vencimentos estabelecidos³¹⁷. Isso, porque a direção da VFRGS era ciente das precariedades vigentes no meio laboral ferroviário gaúcho, situação oriunda especialmente dos tempos das administrações belga, inglesa e norte-americana.

Essa percepção é demonstrada com objetividade em VFRGS (Relatório de 1926, p. 33), no item “Pessoal e Administração”:

(...) nas estradas de ferro dá-se mais importância aos problemas de ordem técnica, à eficiência das máquinas e ao custo das matérias-primas do que a eficiência e valor dos homens; com os recursos humanos as estradas gastam entre 50 e 60% de suas receitas, o que torna-se um dos maiores problemas da administração³¹⁸.

A tendência das estradas de ferro americanas é considerar as condições físicas e mentais dos empregados como um “fator de rendimento” da estrada e não como um simples dever social desta para com aqueles. Sob este ponto de vista as companhias não se preocupam, geralmente, de atender o futuro econômico do pessoal, julgando que é isso uma questão da incumbência privada de cada empregado, pelo que não cuidam da criação de Caixas de Pensões e Aposentadorias, etc.

Entretanto, tais companhias cuidam rigorosamente de tudo que se refere à segurança, bem-estar e educação dos empregados, tendendo-se ali para a criação de um departamento que se ocupará exclusivamente do problema pessoal, com as seguintes funções:

- a) – Obtenção do pessoal
- b) – Higiene e segurança
- c) – Educação para o serviço
- d) – Investigação das condições de trabalho
- e) – Recreio e descanso
- f) – Regulamentação dos trabalhos e salários.

Por isso, aos poucos a Viação Férrea do Rio Grande iniciou a adoção de medidas que se adaptavam a essa visão, incentivando ao próprio pessoal à auto-organização assistencial, o que em muito contribuiu para a empresa “administrar” as exigências dos

³¹⁷VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1926, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1927, p. 32).

³¹⁸Conforme o afirmado por Raul Simon, engenheiro chileno, autor do livro – *Administração Comercial de E. de Ferro*.

seus funcionários, em especial a da majoração dos salários. Admitiam os diretores que não havia um programa especial para esse fim, o que era real, pois na análise das “Atas do Conselho de Administração” nota-se que os problemas e as iniciativas eram, respectivamente, equacionados ou planejadas no curto prazo. Isso acontecendo porque havia certa frequência na rotatividade dos conselheiros e diretores.

Nesse sentido, os “Relatórios” da empresa deixam claro que as iniciativas eram do coletivo dirigente e profissional da Viação Férrea, isto é, responsabilidade compartilhada entre administradores e pessoal, como foram a Caixa de Aposentadorias e Pensões, os serviços médicos e de hospitalização, a Cooperativa dos Empregados, com as suas escolas “turmeiras” e de artes e ofícios, as sociedades de amparo mútuo e beneficente dos empregados, diversas associações recreativas, etc. No dizer de Possas (2001, p. 45-46):

[...] Vista como instrumento concreto do desenvolvimento do capitalismo, de uma forma de ocupação mais tecnologizada e rápida, de aproximação das espacialidades que se comprimiam e dos mercados em crescimento, a ferrovia incorporou a imagem de uma empresa moderna, com suas práticas de racionalização e de proletarização. Também assumiu o caráter de uma instituição de natureza político-econômica, como um espaço de poder, de disputas e lutas, de resistências exemplares diante do mundo do trabalho.

A Cooperativa dos Empregados foi o principal exemplo dessa constatação. Incentivada sua criação e articulada pelas chefias da empresa concessionária, obteve sua sustentação pela disciplina de cotização de milhares de trabalhadores, que de forma autônoma aprovaram as regras de funcionamento da entidade. A dependência em relação à VFRGS, contudo, se demonstrou ao longo do tempo, especialmente pelo recolhimento que a empresa fazia em “folha” dos valores das mensalidades dos associados, ou nos favorecimentos tarifários aos ferroviários e suas entidades. Mesmo assim, sempre nos relatórios da COOPFER apareciam referências aos “bons entendimentos” com a VFRGS.

Nesse intuito, de conquistar perante a opinião pública a “imagem de uma empresa moderna”³¹⁹, com as respectivas “práticas de racionalização” dos serviços e de comprometimento do “pessoal”, em 1928 entrou em vigor o novo “Regulamento de

³¹⁹Como na imprensa do Rio Grande do Sul e nas revistas de circulação nacional, que tratavam assuntos ferroviários.

Serviços da Viação Férrea”. Aprovado pelo governo estadual através do Decreto Nº. 4009, de 24 de janeiro, juntamente com um novo “Quadro de Pessoal”, foi resultado das preocupações que a direção da empresa tinha em prover as necessidades dos servidores e ao mesmo tempo controlar seus custos, equivalentes então a 50% do orçamento anual somente destinado ao pessoal³²⁰.

Pelas particularidades do serviço, tanto nos setores burocráticos quanto nos operacionais, como a tração, manutenção e linhas, o número elevado de trabalhadores caracterizou o serviço ferroviário da VFRGS com certa semelhança aos labores industriais³²¹. Conforme Harres (1996, p. 126-127), ao analisar a instituição do “Prêmio de Ideias”, conferido a partir de 1930 àqueles funcionários que apresentassem soluções que baixassem os custos da VFRGS, “é de se pensar que a incorporação dos princípios de organização do trabalho nas empresas ferroviárias tenha sido seletiva, pois apenas alguns setores, como as oficinas, se enquadravam dentro da sua lógica”³²².

Até porque, nas oficinas, o serviço organizado por “seções” funcionava sob a administração de um “mestre”, auxiliado pelos contramestres que dominavam os respectivos ofícios ali praticados. O cotidiano de trabalho assemelhava-se ao de uma grande indústria, que teve por auge a construção das oficinas do “Km 3” em Santa Maria, como se vê na figura que segue. Um espaço típico de concentração de centenas de operários, que comportava dos mais especializados aos da condição de aprendizes, distribuídos em setores como os de produção de peças e vagões, bem como de reparos em geral. Comparativamente à estrutura das antigas Oficinas Centrais, formada por inúmeros prédios de madeira em local de área reduzida, com equipamentos em sua maioria obsoletos, as novas foram dotadas dos mais modernos equipamentos ferroviários que o país podia comprar, internamente ou no exterior.

³²⁰Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1927**, Porto Alegre: Oficinas Gráficas do Jornal “A Federação”, 1928, p. 39 - 41).

³²¹Também à semelhança das forças armadas, em função dos procedimentos disciplinares, e até mesmo pelo uso de uniformes diferenciados entre divisões operacionais, adotados na VFRGS a partir de 1923 (Circular Nº. 399, de 15/12/1922). Medidas que além de representarem a ideia de organização, traziam em si diferenças de “poder” entre os funcionários. Especialmente entre o “pessoal” da locomoção que foi obrigado a usá-lo, isto é, os que atuavam nos trens e nas estações. Sobre essa questão, ver os depoimentos dos ferroviários em “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 45-50) e Calvo (1994, p.61-63).

³²²Algo semelhante foi adotado nos anos da segunda grande guerra, com premiação oferecida aos maquinistas e foguistas que conseguissem a redução do uso de combustíveis em suas viagens, valendo-se do exemplo de medida adotada na Alemanha (VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Ata Nº. 22**, de 20 de abril de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939, p.5).

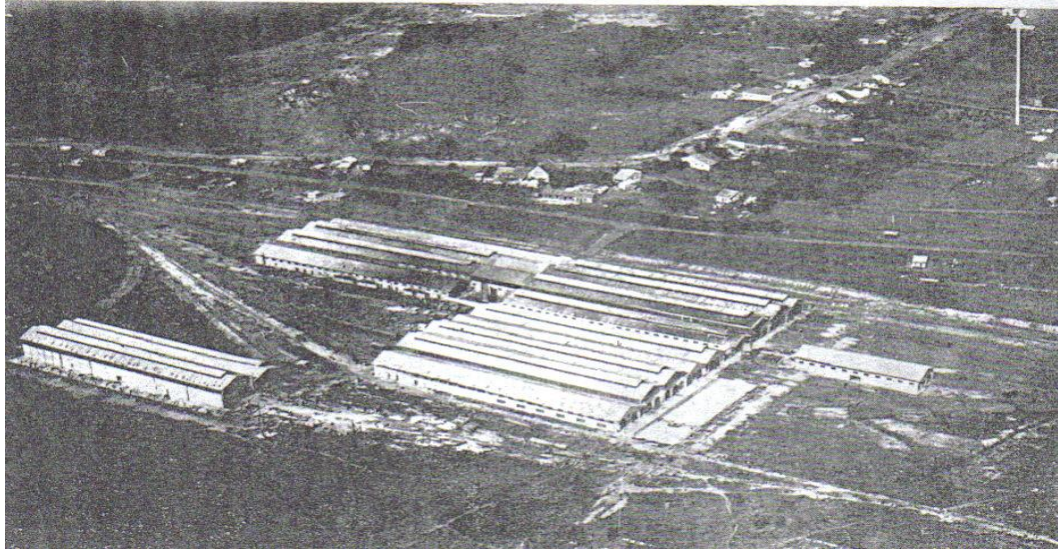


Figura 9 - Oficinas do "Km 3" - Otávio Lima – (VFRGS, Relatório de 1943).

Como relembra Alexandre da Cruz (2004, p. 130), em que pese os avanços tecnológicos, o trabalho era considerado cansativo e difícil nesses locais. Em tais ambientes laboravam desde máquinas que auxiliavam no ofício até a recomposição de carros e vagões, porque “todo mundo pegava junto; não existia enrolação”.

2.3.1.1 O “Tempo” no Labor Ferroviário

A exceção dos setores administrativos, o labor ferroviário era considerado um serviço pesado em função dos equipamentos utilizados, das cargas transportadas e dos riscos da locomoção. Por isso, também possuía uma duração continuada em decorrência da movimentação constante dos trens. Nesse sentido, no ano de 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 telegrafistas³²³.

³²³VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **CIRCULAR Nº. 427** – Duração do Trabalho no Serviço Ferroviário. Diretoria, de 28.02.1936.

Já para o pessoal dos trens em geral, seria de 96 horas por “ciclo” de 14 dias. Isto é, em observação a 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 diárias³²⁴.

Uma das exceções nos “ciclos” era para a jornada dos guardas, que não podia exceder a 12 horas diárias. A outra, em função da atividade ser de confiança do governo ou das 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. Esse era o “pessoal” que correspondia a “elite ferroviária”.

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. Por isso, 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 do pessoal da via permanente, o tempo de serviço era contado desde a hora da saída de casa da “turma” até a hora que cessasse o serviço. Em geral, todos os trabalhadores dispunham de uma hora de intervalo para o almoço, que a exceção do pessoal dos trens, não era contado como trabalho efetivo.

Em relação ao pessoal “extranumerário”, utilizados com frequência em empreitadas que geralmente exigiam número elevado de trabalhadores, não necessariamente qualificados, estes eram considerados empregados não efetivos. Mesmo se apresentando ao serviço, somente trabalhavam quando fosse necessário. Por isso, recebiam salário correspondente apenas aos dias de efetivo trabalho. Situação que se apresentava como a mais delicada sob o ponto de vista social, entre aqueles que prestavam serviços terceirizados para a VFRGS.

³²⁴Em casos de urgência ou de acidentes, que pudessem afetar a segurança ou os serviços, a carga de trabalho poderia ser aumentada. Se houvesse recusa dos operários no cumprimento dos excessos de jornada, isso seria considerado falta grave, caso não houvesse justificativa para tal. Fato que era passível da pena de demissão.

O labor mais difícil de controlar a duração era o do pessoal dos trens. Para tanto, a alternativa foi a adoção de uma “caderneta especial” para registro dos períodos de trabalho, que assinalava o dia e horário da entrada do funcionário no serviço e a anotações sobre o seu destino. Como eram comuns as “baldeações” entre trens, bem como aconteciam muitos descarrilamentos e avarias nas composições, esse controle recaia sobre os “chefes de trens” ou “maquinistas”, e a confiança das chefias superiores em relação às anotações era o que bastava. Como coloca Norbert Elias, citado por Antunes (2003, p. 175), “(...) o tempo exerce de fora para dentro, sob a forma de relógios, calendários e outras tabelas de horários, uma coerção que se presta eminentemente para suscitar o desenvolvimento de uma autodisciplina nos indivíduos”.

Pelo que foi possível deduzir, a partir dos depoimentos dos ferroviários e das circulares emitidas pela VFRGS, os trabalhadores cumpriam regularmente suas jornadas de trabalho. Muitos, inclusive, em função de tarefas essenciais como era o caso do funcionamento das locomotivas ou reparos em vagões, extrapolavam a jornada habitual.

2.3.1.2 Saúde do Trabalhador Ferroviário e a Caixa de Previdência

Outros assuntos, também peculiares aos diferentes ambientes de trabalhos dos ferroviários, eram as condições de sanidade dos trabalhadores e as coberturas previdenciárias. Como eram frequentes os acidentes nos serviços realizados com maior intensidade nas oficinas e no tráfego, a VFRGS procurou atenuar esse problema, que além de afetar a saúde dos funcionários provocava prejuízos financeiros e operacionais à empresa.

Mas, nem sempre foi assim. 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. Quanto aos assuntos previdenciários, a Lei Elói Chaves de 1923 garantiu aos ferroviários seus primeiros benefícios profissionais³²⁵.

No período da história ferroviária do Império e nas primeiras décadas da República, os ferroviários tiveram como únicas alternativas de assistência à saúde as

³²⁵Cf. Rodrigues, 1979, p. 54.

“caixas de socorros” patrocinadas pelas empresas concessionárias, ou pelas próprias iniciativas levadas a efeito pelo grupo profissional. No caso gaúcho, tal situação somente passou a ser modificada de forma mais pontual a partir de 1920, quando as ações assistenciais da COOPFER garantiram aos ferroviários meios de sanidade. Tais quais as farmácias distribuídas nos maiores núcleos do Estado e o hospital inaugurado na cidade de Santa Maria no início da década de 1930.

Para se ter uma ideia dessas precariedades, especialmente porque esses trabalhadores executavam em seu labor tarefas insalubres e de muito risco, verifica-se nas fontes de pesquisa que geralmente as empresas concessionárias não davam a mínima atenção aos acontecimentos como acidentes de trabalho e saúde pessoal ou familiar de seus funcionários. Em verdade, somente os prejuízos que acarretavam às concessionárias eram levados em consideração, pois os resultados contábeis eram prioritários, ao invés de proporcionarem aos recursos humanos o amparo necessário.

Comprovação disso está que quando o trabalhador era afetado por motivo de acidentes ou qualquer moléstia considerada grave, na maior parte das vezes era demitido. Assim, doente e sem trabalho, passava a depender, juntamente com seus familiares, da solidariedade dos companheiros ativos.

Somente a partir dos anos 20 do século passado, no contexto dos acontecimentos da chamada “questão social” que afligia o proletariado brasileiro, e também da estatização da VFRGS, os ferroviários gaúchos 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 positivista do governo gaúcho, as administrações da VFRGS continuaram a responsabilizar seus servidores pelos acidentes no âmbito operacional da empresa. E, da mesma forma, apenas adotavam medidas que garantiam direitos aos trabalhadores porque assim determinava a legislação do país³²⁶.

Nem mesmo as iniciativas do “Serviço Social” criado na VFRGS, que procurava anualmente levantar os problemas que mais afetavam seus servidores aconteceram por benevolência. Nelas estavam incutidos os objetivos do país contar com trabalhadores em perfeita sanidade física e mental, bem como os seus familiares, o que incluía o combate às moléstias mais frequentes e melhorias nos padrões alimentares dos

³²⁶Ver exemplo do ferroviário Wilson Biasoli de Almeida (falecido) em Anexo “D”.

servidores. Assim, saudáveis poderiam se dedicar com mais afinco ao labor ferroviário, demonstrando à sociedade que faziam parte de uma realidade diferenciada de trabalho no país, graças às ações governamentais.

Por exemplo, entre outras iniciativas nesse sentido, no ano de 1937 foi emitida uma “Circular” que assegurava textualmente³²⁷:

- “Todo o empregado vítima de acidente do 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 internamento nos hospitais, quando for o caso”.

- “Todo o empregado afastado do serviço por acidente do 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 a *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” **[grifos meus]**.

Como se percebe no conteúdo da “Circular”, determinados “direitos” passaram a ser assegurados, isso numa época em que ainda não havia uma legislação trabalhista unificada no país. Os trabalhadores ao contribuírem para a Caixa de Aposentadorias e Pensões (CAP), criada pelo Decreto federal Nº. 4.682, de 24 de janeiro de 1923, tinham por direito a assistência médica e previdenciária³²⁸.

³²⁷Sobre esse assunto há referência ao Decreto Nº. 24.637, de 10 de julho de 1934 (VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **CIRCULAR Nº. 16** – Acidente do Trabalho. Diretoria, de 08.04.1937).

³²⁸Posteriormente reformada pelo Decreto Nº. 5.109, de 20 de dezembro de 1926. O fundo de capital da CAP era formado por 2% oriundo da receita de tarifas e de 3% descontado do salário dos associados, entre eles os ferroviários, além de rendas auferidas por imóveis, aplicações, joias, multas, etc. (VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 82; 88).

No entanto, os benefícios recebidos, que aparentemente dão a ideia de uma benesse governamental, eram de um modo ou de outro ressarcidos posteriormente à Caixa pelos trabalhadores. O governo teve a “ideia” de criar a CAP como uma espécie de mutualidade institucional. Mas, na realidade era com parte significativa das remunerações dos próprios trabalhadores que a entidade era mantida.

Para se ter uma ideia dos serviços da CAP no Rio Grande do Sul, em 1927 a “Caixa” possuía 9.854 contribuintes; e sua receita no ano de 1939 foi de 12.514 contos de réis, para uma despesa de 5.789 contos de réis, sendo empregado a maior parte desses valores nos pagamentos de aposentadorias e pensões, como se percebe no exemplo da tabela que segue:

Tabela 1

Dados Previdenciários da CAP dos Ferroviários

	1935	1936	1937	1938
Aposentadorias Pagas	992	1117	1124	1167
Pensões Pagas	392	455	528	622
Aposentadorias Extintas	135	188	137	201

Fonte: VFRGS (Relatórios de 1935, 1936, 1937, 1938).

Mais tarde, em 1948, com a “Reforma da Lei das Caixas”, os descontos para CAP passaram a ser 6 a 9% dos salários dos ferroviários, somado aos percentuais de 4 a 10% sobre as tarifas pagas pelos usuários das estradas, contas de luz, gás e telefone; e outras receitas que formavam o fundo financeiro da entidade previdenciária (Cf. ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES. **Histórico da Ação da AFRS em Defesa da Lei de Aposentadoria dos Ferroviários**. Porto Alegre: 1948). Sobre Previdência Social no Brasil e o caso específico dos ferroviários ver o trabalho de Zanirato (2003, capítulo 2).

Da mesma forma, considerando-se os dados de 1947 apresentados por VFRGS (Relatório de 1947, p. 292), o resumo estatístico de acidentes sofridos pelos servidores da empresa apresentava entre outros: guarda-freios com 46,9%³²⁹; operários com 43,3%; foguistas com 42,1%; manuais com 41%; artífices com 38,3%. Já os locais de serviço e as partes do corpo afetadas, onde ocorriam tais acidentes, a maior proporção acontecia nas oficinas, sendo mais afetados os olhos, pés e tórax; na via permanente as mãos, e nos armazéns o abdômen dos trabalhadores.

Por essas informações, 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 dos serviços ferroviários no Brasil, nota-se que ainda eram elevados esses eventos no meio profissional gaúcho. Contudo, a exceção de preocupações com a tuberculose, poucas vezes os ferroviários demonstraram atitudes de contestação a às condições de trabalho.

Conforme apontam depoimentos dos ferroviários que trabalharam nesses setores, a causa principal não era simplesmente o descuido dos trabalhadores, mas a real falta de equipamentos de segurança. Portanto, uma situação contraditória às enunciadas preocupações dos dirigentes da empresa e dos governos, no que dizia respeito às formas de proteção ao exercício profissional.

2.3.1.3 Outras Particularidades do Labor Ferroviário

Entre outras situações que afetavam o quadro de pessoal permanente da VFRGS, estavam as medidas de contratação, concursos, redução e dispensa que ganharam nova dimensão a partir dos anos 30. 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*³³⁰.

³²⁹Trabalho que acontecia tanto com os trens em movimento quanto parados. Exigia destreza, força física, equilíbrio, atenção e reflexo, pois geralmente atuavam na inspeção dos sistemas de freios das composições, no engate de vagões e locomotivas e auxiliavam no sistema de freios quando solicitados pelos maquinistas, em acentuados declives ou aclives de trajetos.

³³⁰Acrescida das demissões após períodos de greve.

Até então, não era conhecido contrato de trabalho com garantias legais, cabendo ao empregador aceitar e demitir oralmente o trabalhador. Nesse caso, sem qualquer tipo de indenização. Muito menos havia descanso semanal ou férias remuneradas, ou pagamento quando o trabalhador era acometido por enfermidades³³¹. Em geral, esses procedimentos eram comuns entre os empregadores, atingindo da mesma forma os operários das empresas ferroviárias³³². Situação que somente foi modificada a partir de 1923 com as leis Eloy Chaves³³³, de Férias em 1925³³⁴ e em 1935 com a aprovação de normas de regulação sobre a duração do serviço³³⁵.

No que dizia respeito à admissão de servidores, o processo de contratação seguiu pelo menos dois parâmetros ao longo dos anos. O que perdurou por mais tempo geralmente acontecia por meio de indicação. Esse procedimento em geral ocorria pela influência dos familiares dos ferroviários, isto é, em função dos costumes das práticas laborais e necessidades dos chefes de família que acabavam indicando os próprios filhos, sobrinhos ou filhos de amigos para ingressar na VFRGS, comumente na condição de aprendizes. Somente não se empregava o familiar que não quisesse, até porque um “chefe” superior sempre acomodava a situação por amizade ou consideração ao funcionário.

Através de uma conversa com o “superior” do setor de trabalho, que podia ser da oficina, dos depósitos, da via permanente, etc., ou diretamente com os administradores da divisão operacional em que o funcionário estava adstrito, acontecia informalmente a indicação. A responsabilidade como tal era do servidor, que colocava em cheque a sua própria credibilidade.

Despontava assim uma tradição vinda desde os anos do Império, quando a ideia de família era muito valorizada, ou seja, o pai empregado na ferrovia fazia com que a maior parte de sua prole também atuasse na empresa. Tal processo, também poderia ser analisado pelo que ficou conhecido como práticas de favoritismo. Mas, lembremos que, independente de tal tradição, muito comum nas esferas dos quadros de pessoal das

³³¹Cf. Simão (1966, p. 74-75).

³³²No caso da *Auxiliaire* e nos primeiros anos da VFRGS sob administração estatal, pelo tamanho da companhia e necessidades inerentes à sua organização administrativa, todos os procedimentos de admissão e demissão eram registrados nos livros de escrita. Porém, eram anotações sucintas, como o nome do empregado, datas de ingresso e saída, local de trabalho, etc. (Sobre isso, ver material disponível no Museu do Trem, na cidade de São Leopoldo, composto de dezenas de livros).

³³³Mais detalhes em Simão (1966, p. 94).

³³⁴Segundo Rodrigues (1979, p. 17) e Simão (1966, p. 90), a Lei N^o. 4.982 concedia 15 dias de férias aos empregados e operários do comércio, indústria e bancos, sem prejuízo dos salários.

³³⁵Decreto N^o. 279, de 07.08.1935 (In: Simão, 1966, p. 92).

burocracias estatais, no caso dos ferroviários ela se dava geralmente em função da perspectiva de qualificação dos escolhidos. O que, entretanto, não livrava a empresa de contar com trabalhadores inaptos ao serviço, motivado por deferências pessoais ou interesses políticos.

Na documentação analisada, por exemplo, nos registros da Cooperativa de Consumo dos Ferroviários, percebe-se que de tempos em tempos acontecia o registro de trabalhadores pertencentes a diferentes gerações de famílias³³⁶. Disso resultou na relação empresa-trabalhador uma forte identidade de pertencimento a uma única grande “família ferroviária”, devido ao entendimento e a confiança recíproca reinante entre as partes.

O outro parâmetro adotado, já no final dos anos da década de 1920, porém praticamente desconsiderado por muitos anos, foi o do concurso público³³⁷. Essa medida, além de possuir a intenção de esmorecer as críticas ao nepotismo praticado pelos governos populistas nos anos 30, em relação ao preenchimento de vagas em aberto na VFRGS³³⁸, também foi o modo da empresa poder contar com pessoal especializado para atuar em determinados setores que exigiam conhecimentos técnicos.

Contudo, considerando-se que aqueles que dominavam os ofícios do meio ferroviário eram os próprios filhos dos servidores, ensinados pelos pais ou nas escolas técnicas da Cooperativa ou da VFRGS, a cadeia familiar assim praticamente não era quebrada³³⁹.

³³⁶Em sua edição de 19/09/2004 o Jornal Diário de Santa Maria, na página 08, apresenta reportagem com o título “Cem anos de muita saúde e vitalidade”, tratando do ferroviário João Marcelino que em 10 de setembro de 2004 completou 100 anos de vida. Conforme o texto, João Marcelino era filho de um ferroviário nascido na localidade de Monte Alegre, no município de Rio Pardo, e por isso seguiu os passos do pai. Já aos treze anos de idade começou a trabalhar na VFRGS (1917), onde atuou como foguista, escriturário e maquinista. Como lembrou: “Trabalhei muito toda a minha vida, mas sempre com gosto. Já carreguei até Getúlio Vargas no *meu trem*”. Após trabalhar em diversas cidades acabou residindo definitivamente na cidade de Santa Maria. Outros exemplos, entre muitos existentes, vêm das famílias “Ethur”, “Ferro”, “Fialho”, “Flôres”, “Landerdhal”, “Krob” e “Mazzorani” de Santa Maria, cujos patriarcas laboraram na ferrovia gaúcha praticamente desde os seus primórdios, o que foi seguido pelos filhos no início do século XX, e esses aos seus netos e bisnetos que aturam na empresa até praticamente a sua privatização nos anos de 1990.

³³⁷Como consta em VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **CIRCULAR Nº. 76** - Concurso. Diretoria, de 21.12.1937. O concurso passou a ser exigido nos termos do Decreto Nº. 4009, de 28 de janeiro de 1928. Inclusive para os funcionários já em serviço, que não o tivessem prestado, exceção feita aos admitidos antes de 29 de junho de 1935, em função do Decreto Nº. 6235 de 23 de junho de 1936.

³³⁸Tornou-se comum o favorecimento aos “afilhados” políticos das elites locais e regionais, que tinham acesso ou influência junto ao governo estadual. Sobre isso, ver como exemplo o caso apresentado por Cid V. Carvalho (2001).

³³⁹Sobre esse assunto ver Anexo “E”, que mostra o instrumento utilizado para o encaminhamento de tal demanda, muito comum na VFRGS por longos anos.

Em 1939, em função da crise mundial, a procura por serviços da VFRGS diminuiu, assim como o orçamento 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 vários 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*³⁴⁰.

Em medida aparentemente contraditória, nessa fase de contenções, a direção da VFRGS através de uma “Circular” do ano 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, e visava o preenchimento de vagas de operários em geral, maquinistas, foguistas, ajudantes de foguistas, feitores, imediatos e “turmeiros” para a 4ª divisão, além de serventes (com exceção da estação de Porto Alegre) e guarda-freios³⁴¹.

Conforme o disposto na referida “Circular”, além da preocupação de reposição rápida de pessoal, daqueles considerados vitais à continuidade dos serviços, como eram os funcionários elencados anteriormente, a impressão é que havia certa liberalidade para contratação de servidores, maior que aquela das épocas de dispensas. Em relação a isso, 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 polêmica dos chamados “revisteiros” que atuavam nos trens de passageiros. Eram servidores originalmente contratados pela COOPFER, mas que em função de ser um serviço deficitário, com custo elevado para a manutenção do pessoal, deveriam ser demitidos. Para resolver o caso, se comprometeu a VFRGS em dividir os custos com a COOPFER, porque era um serviço apreciado pelas pessoas que utilizavam os trens. Passado algum tempo, a VFRGS não cumpriu o acertado, ficando a Cooperativa com um grande problema para resolver. Situação que demandou grandes

³⁴⁰VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Ata Nº. 40**, de 26 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

³⁴¹Idem. **CIRCULAR Nº. 63** – Admissão de Pessoal. Diretoria, de 18.11.1937.

prejuízos para a entidade e indisposição do seu quadro de associados em relação à empresa ferroviária³⁴².

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 aprovação de certos benefícios³⁴³. Da mesma forma, eram veementes as críticas em relação aos pagamentos de vantagens em atraso ou dos salários mensais³⁴⁴.

Mas, o que mais gerava debates entre os parlamentares do município, especialmente entre os da “oposição”, ligados às tendências políticas trabalhista e socialista, eram as demissões de funcionários. Algumas delas consideradas “indignas”, como a dos “pracinhas” que ao retornarem da segunda guerra mundial não foram 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 exterior³⁴⁵. 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 trabalhar³⁴⁶.

Também eram afetados outros trabalhadores, tais quais os diaristas e carregadores de estação, estes últimos conhecidos como “mensageiros”³⁴⁷. Constituía

³⁴²A respeito dessa questão, ver CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata Nº. 50/48. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948; e Ata Nº. 110/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

³⁴³Pelo que consta nesse material, outras câmaras legislativas municipais tinham as mesmas preocupações, especialmente àquelas cujas cidades possuíam número elevado de trabalhadores ferroviários.

³⁴⁴Entre outras, ver CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata Nº. 72/48. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948; Ata Nº. 151/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949; Atas Nº. 133/53, 144/53, 146/53, 159/53 e 161/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

³⁴⁵CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata Nº. 106/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53 e Ata Nº. 110/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953. Em determinado momento, até mesmo o General Mascarenhas de Moraes foi convidado pelos vereadores a se posicionar sobre o assunto, e a comparecer em Santa Maria para um encontro com os ferroviários.

³⁴⁶Idem. Atas Nº. 104/53, 105/53 e 110/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

³⁴⁷CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ata Nº. 56/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952; Ata Nº. 110/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953; Atas Nº. 190/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954. Sobre o caso dos mensageiros a Diretoria da Viação Férrea encaminhou ofício com o título “EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE MENSAGEIROS NA ESTAÇÃO DE SANTA MARIA” com informações sobre o contrato existente entre a V. Férrea e o concessionário na gare local [Elias Antonio Said]: “Esclarecemos que o contrato em referência regula as relações entre a Viação Férrea e o concessionário do serviço, nada tendo a ver esta ferrovia com as obrigações do referido concessionário para com seus empregados” (**Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 ago. 1954).

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 considerada verdadeiro abuso.

Pode-se perceber a difícil situação desses trabalhadores pelo ofício remetido à Câmara de Vereadores de Santa Maria, em 20 de outubro de 1952. Em síntese, através de um abaixo-assinado, os 25 mensageiros comentavam sobre as condições de trabalho do pessoal do *serviço de mensagem de malas*. Criticavam, então, a concorrência aberta pela Viação Férrea sobre a terceirização dos serviços, cujo vencedor, Dario Simon, pagava mensalmente à empresa a quantia de Cr\$ 1.600,00, obrigando os trabalhadores a diariamente deduzir Cr\$ 6,00 do total de seus ganhos para poderem exercer tal atividade na gare. Denunciavam, da mesma forma, que quando suspensos do serviço ficavam obrigados a pagar a diária dos dias não trabalhados³⁴⁸.

Além das questões funcionais abrangerem tantos cargos e funções na VFRGS, também havia uma indefinição acerca da condição legal do trabalhador ferroviário 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 estadual³⁴⁹.

³⁴⁸Segundo os missivistas, por qualquer motivo eram impedidos de trabalhar por 5 dias ("... fato que traz sempre, um desequilíbrio em seu insignificante orçamento"). Penalidade que era aplicada pelo Agente da Estação local, que não aceitava qualquer tipo de esclarecimento por parte dos atingidos, nem mesmo quando passageiros o procuravam para abonar a conduta dos mesmos [No trabalho eram proibidos de entrar nos carros e receber bagagens pelas janelas] (In: CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício dos Mensageiros da Gare. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 out. 1952). Em 1952, juntamente com os funcionários de cooperativas ferroviárias e trabalhadores dos carros restaurantes, pela Lei Nº. 1.652, de 22 de julho de 1952, foram todos considerados "funcionários ferroviários", desde que aderissem ao Instituto de Aposentadoria e Pensões (LEX. COLETÂNEA DE LEGISLAÇÃO - Legislação Federal e Marginalia. Ano XVI. **LEI N. 1.652 – DE 22 DE JULHO DE 1952 – Considera ferroviários, para efeito das leis do Trabalho e Previdência Social, os empregados dos carros restaurantes das estradas de ferro e dá outras providências**. São Paulo: Editora Lex Ltda, 1952. p.411).

³⁴⁹Conforme as **Atas Nº. 22**, de 20 de abril de 1939, e **Nº. 35**, de 03 de julho de 1939 (VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939).

A esse respeito, na sessão de encerramento do “Congresso da Dissidência Liberal” em 1937, o servidor Jahyr Cunha em nome da “classe” dos ferroviários fez o seguinte agradecimento:

Ferrosviários do Rio Grande do Sul, representados pela comissão presente e da qual tenho a honra de fazer parte, vem de público, neste memorável congresso, manifestar sua gratidão a distinta e brilhante bancada da Dissidência Liberal, pela sua nobre e humanitária atitude no Legislativo Estadual, amparando a numerosa e abnegada classe ferroviária, principal propulsor [a] do desenvolvimento econômico do nosso amado Rio Grande do Sul com a sua inclusão no estatuto dos funcionários públicos.

Não fora esta nobre atitude (...) a grande classe (...), marcharia ainda por largos anos de braço dado com a miséria, com a penúria.

Em 1940, também como medida de racionalização administrativa e de adequações salariais, o Conselho de Administração da VFRGS começou a estudar a implantação de um novo Quadro de Pessoal³⁵⁰. Entre as muitas determinações, estavam, por exemplo, a unificação de funções, como no caso do “Agente de 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”. Assim também acontecia com diversas outras funções³⁵¹.

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 que desejava a diretoria da empresa suprimir.

O novo quadro foi antecedido por uma “reforma geral da administração” da ferrovia gaúcha, que 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. Para se ter ideia dos absurdos do quadro funcional de então, somente para

³⁵⁰Posteriormente aprovado, conforme Portaria Nº. 605, de 3 de dezembro de 1941 do Ministro da Viação e Obras Públicas.

³⁵¹Idem. **Ata Nº. 53**, de 24 de agosto de 1940, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1940.

carpinteiros existiam 49 vencimentos diferentes; para ajudantes de carpinteiros 30; para chefes de turma 28; para conferentes de estação 20; para ajustadores 37; etc.

Tal situação denota que o inchaço de trabalhadores em determinados setores acontecia, mas igualmente decorria das políticas de bem-estar salarial para contentar a todos, respeitando-se possivelmente o tempo de serviço de cada trabalhador na empresa, bem como sua experiência no ofício. Da mesma forma, temos que considerar, em função disso, a perspectiva de relações de poder entre elementos do mesmo ofício, e destes em relação aos demais.

Em 1941 estavam lotados com servidores efetivos na VFRGS 14.515 trabalhadores³⁵². Desse total, 1.720 recebiam gratificações adicionais de 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. Dessa informação também é possível a dedução de que o quadro de pessoal era relativamente jovem, isso em vista da maioria dos servidores iniciar sua carreira como aprendiz a partir dos 14 anos³⁵³.

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 de máximo e mínimo para cada categoria, 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 desde 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.

³⁵²Nesse cômputo 1.845 eram trabalhadores extranumerários.

³⁵³Há que se considerar que os antigos servidores da *Auxiliaire* tiveram seus tempos de serviço considerados para efeito de aposentadoria depois de 1920, o que fez com que entre 1930 e 1940 significativa parte da força laboral estivesse em condições de aposentadoria, fato que gerou a renovação dos servidores. Da mesma forma, o número de ferroviários da VFRGS praticamente dobrou entre 1920 e 1940.

As novas medidas passaram a vigorar somente no ano de 1943³⁵⁴, 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; 2.173 empregados como pessoal dos trens; 3.272 empregados como pessoal de oficina e depósito de locomotivas; 4.319 empregados como pessoal de linha e 1.677 empregados suplementares (extranumerário)³⁵⁵.

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 Áttila do Amaral, que no ano seguinte, quando da apresentação de suas “Considerações Finais”, ponderou que “de sua missão, estudou vários problemas relacionados com o bem-estar da família ferroviária”³⁵⁶.

Pelo que foi possível deduzir, 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 Áttila do Amaral: aumento do abono familiar; construção de casas pela Viação Férrea nos pontos mais necessários da Rede (para facilitar o acesso ao trabalho e mais conforto aos ferroviários); distribuição de marmitas térmicas ao pessoal de trem (rações completas, enlatadas ou empacotadas, a serem aquecidas); criação de refeitórios para operários das oficinas (proposta de Cr\$ 1,50 o valor de cada refeição); distribuição de sopa ou merenda adequada aos alunos das “escolas turmeiras”; incentivos de apoio material e educacional à campanha dos hortos, pomares e de criações domésticas; e o desejo de instalação de colônias de férias, como acabou acontecendo na praia do Cassino³⁵⁷.

³⁵⁴VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Quadro de Pessoal**. 1943 (Em vigor a partir de 1º. 04. 1943).

³⁵⁵Idem. **Relatório de 1943**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1945, p. 316-318.

³⁵⁶Relatório emitido em 11.05.1945.

³⁵⁷Idem. **Relatório de 1944**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1946, p. 370 – 371; 373.

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 com a desvalorização cambial, e efetivamente se demonstravam como subterfúgios populistas e paternalistas.

2.3.1.4 Formas de Resistência Profissional

De modo paralelo à evolução das diferentes situações que envolveram as práticas do mundo do trabalho na VFRGS, os ferroviários se valeram das experiências que compartilharam com outros segmentos do movimento operário gaúcho. Dessa vivência puseram em evidência suas ideias e posições políticas como forma de resistência aos rigores vividos na profissão. No decorrer dos anos trabalhariam também no intento de construir um “capital político”, necessário ao fortalecimento do grupo profissional.

Contextualmente, nesse momento, no começo do século XX, além de buscar a afirmação de “classe” e “profissional”, o movimento operário brasileiro iniciou uma trajetória de militância política com contornos ideológicos que pendulavam do socialismo ao anarquismo. Como atores do mundo do trabalho nacional desejavam a crítica ao capitalismo, a denúncia das condições precárias de trabalho e estabelecer os propósitos da obtenção de direitos de cidadania.

Era o período em que o patronato ainda via a força de trabalho como potencialmente disponível e em situação de exploração, algo como um estágio de semiescravidão, em que respeitava minimamente as regras de humanidade e de retribuições pecuniárias. Como aduz Simão (1966, p. 74): “Locador de força de trabalho, cabia ao assalariado arcar com os prejuízos decorrentes de seu negócio, da mesma forma que o empregador arcava com os decorrentes do seu”. Assim, cabia ao próprio trabalhador providenciar os serviços de assistência social de que precisava e também reunir forças para reagir às imposições dos patrões.

Em contraposição aos possíveis estados de alienação ou de apatia, ou mesmo aceitação pacífica da realidade social e econômica do país, por parte de alguns setores do mundo do trabalho, o Primeiro Congresso Operário Brasileiro de 1906 deixou evidente quais eram os objetivos imediatos de conquista de espaço dos trabalhadores brasileiros

no campo político, frente à nova realidade republicana. Este congresso, inclusive, emitiu uma resolução se posicionando contrário às multas aplicadas nas oficinas e fábricas, desejando que o operariado resistisse a tais práticas. Da mesma forma, fazia uma crítica contra as associações de auxílios mútuos mantidas por essas multas, como era o caso da “Estrada de Ferro Central do Brasil”, pois muitas vezes elas chegavam a atingir um terço dos salários dos trabalhadores. Outra questão era o atraso, muito comum, no pagamento dos salários, a que os trabalhadores não tinham a quem recorrer, se não fazendo paredes para pressionar os patrões³⁵⁸.

Outro meio de manifestação e de resistência dos trabalhadores, nesse período, foram os jornais operários de pequena tiragem e de circulação semanal ou mensal, voltados aos segmentos alfabetizados e geralmente editados por trabalhadores imigrantes. Todos tinham por finalidade expor as condições difíceis de trabalho e da vida dos trabalhadores, e convocá-los para uma luta mais organizada em favor de seus direitos. Lembra Gomes (1988, p. 9-11) que ao final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, passou a despontar no Brasil um processo “natural” de expressão política no meio operário, ou seja, a “palavra operária”, onde se destacaram os grupos socialistas e anarquistas nas articulações para a construção de tal “palavra”.

No Rio Grande do Sul os destaques foram para as publicações dos jornais “Avante” e “A Luta” de Porto Alegre, “A Luta” de Pelotas e “Echo Operário” de Rio Grande. Entre os editados pelos ferroviários despontaram pelo menos dois de âmbito estadual, ou seja, “O Ferroviário” possivelmente depois de 1919 e o “Echo Ferroviário” publicado a partir de 1934, ambos na cidade de Porto Alegre. Traziam como características editoriais o encaminhamento das demandas sociais dos ferroviários, sempre de forma moderada, visando a manutenção do ambiente de convivência pacífica e harmoniosa com a VFRGS.

Em 1947, os telegrafistas criaram em Santa Maria um jornal que ficou muito conhecido no meio ferroviário, denominado “O TELEGRAFISTA”, o qual circulava no Rio Grande do Sul e era remetido para os companheiros das estradas de ferro de Santa Catarina, Paraná, Amazonas, Mato Grosso, Ceará, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. O seu conteúdo editorial era voltado para a valorização da “classe telegrafista” e a solução de problemas gerais que afetavam a vida dos ferroviários.

³⁵⁸Cf. Simão (1966, p. 72-74) e Pinheiro e Hall (1979, p. 52).

Em 1950 passou a ser publicado em Santa Maria o jornal “Informação Ferroviária”, cujos editores o consideravam um “órgão independente”, que visava “esclarecer e orientar ampla e completamente os ferroviários quanto a todos os assuntos de seu vital interesse; sempre (...) norteando-se pela perfeita sintonia com as autoridades constituídas, defendendo-as mesmo, quando ideias perniciosas procuram infiltrar-se no seio da classe”³⁵⁹.

No ano de 1953, no jornal “A RAZÃO” de Santa Maria, os ferroviários através da coluna denominada “Acontecimentos Ferroviários” retomaram a publicização de assuntos de interesse da categoria num periódico de circulação regional, o que certamente ocorreu de modo similar em jornais de outras cidades do Estado. Contudo, meios informacionais de grande abrangência, de caráter mais radical ou crítico em relação à situação profissional da categoria não foram encontrados.

Nesse sentido, as formas mais comuns de resistência profissional dos ferroviários gaúchos em relação aos seus espaços de vivência profissional, foram os movimentos grevistas. Mesmo assim, pode-se afirmar que os modos de resistência profissional foram muito mais propositivos de encaminhamentos de soluções, como ocorreu com as iniciativas autônomas assistenciais e mutuais, do que realmente com espírito de radicalismo ou contestação da “exploração” praticada pela VFRGS³⁶⁰.

Como pondera Corgozinho (1989, p. 193), referindo-se aos direitos conquistados pelos ferroviários na primeira metade de século XX: “(...) o trabalhador ferroviário, por ter vivenciado essa experiência, criou então formas diversas de resistência através das quais buscava, não a eliminação daquelas relações de trabalho, mas a melhoria das suas condições de trabalho, portanto, de sua vida”.

2.3.2 Cordatas Relações entre V.F.R.G.S. e seus Empregados

Como demonstra a documentação analisada, as relações profissionais entre a empresa Viação Férrea do Rio Grande do Sul e seus funcionários, especialmente no

³⁵⁹CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Senhor Neves Gerson da Gama. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 set. 1953.

³⁶⁰Uma das poucas exceções teria sido durante os episódios da greve de 1917, mas como coloca Bak (1998), foi um evento que envolveu outros interesses de “classe”, que não apenas os dos ferroviários.

período entre 1920 e 1957 podem ser consideradas profícuas, respeitosas e relevantes para ambas as partes. Mesmo nos momentos de crise, geradas por insatisfações do pessoal ou devido a problemas de administração, geralmente predominaram as atitudes cordadas, porque havia o entendimento comum de que a estabilidade da empresa significava a garantia de emprego para os seus servidores, e, esta, um suporte fundamental para o desenvolvimento gaúcho.

Por isso, no decorrer do tempo, a VFRGS passou a ser vista como um ícone de progresso e exemplo de valorização dos trabalhadores proletários. Isso ocorria tanto no imaginário da população gaúcha, quanto no dos servidores ferroviários. Em quase meio século a empresa adquiriu um conceito de credibilidade em decorrência das suas funções sociais e econômicas, o que ainda se percebe na atualidade, ao nos reportarmos às repercussões de tudo que diz respeito à história ferroviária do Estado.

Contudo, para aferir o nível de entendimento e colaboração alcançado nessas relações profissionais, é necessário que se retroceda a análise ao período em que a VFRGS foi administrada pelos belgas da *Compagnie Auxiliaire* e norte-americanos da *Brazil Railway*, para depois verificar a evolução desse processo histórico quando da fase de administração estatal da empresa. Mesmo sendo precárias as informações em relação ao tempo histórico referido, algumas evidências podem ser aferidas, quando estudadas as iniciativas de assistencialismo que partiam das empresas e dos servidores.

Nesse período eram comuns as jornadas de trabalho extrapolarem 12 horas diárias. Estendendo-se ainda mais quando da necessidade de serviços de urgência, como no caso dos socorros a desastres, ou para a recomposição do material rodante, muitas vezes insuficiente para suprir as demandas. Da mesma forma, a falta de legislação de amparo ao trabalhador propiciava a empresa concessionária pagar seus servidores da maneira que julgasse melhor ou conforme a disponibilidade de caixa, já que a prioridade era a remessa de capitais aos acionistas. Por isso, eram constantes os atrasos de pagamento das remunerações, que, além disso, eram de pequeno valor.

O desamparo do trabalhador também acontecia nos seus momentos de infortúnio. Se não fosse demitido, por estar adoentado ou em convalescença devido ao motivo de acidentes de trabalhos, que eram constantes no serviço, também deixavam de perceber salários. Quem não trabalhava não era remunerado. Recorrer a quem? Aos diretores da empresa pouco adiantava, porque a exceção do engenheiro Gustave Vauthier, considerado um benemérito para os trabalhadores, os demais dirigentes delegavam

poderes aos chefes de seções de serviço, os quais geralmente não se compadeciam com a situação de seus comandados. A alternativa, mesmo que de forma incipiente e precária, era buscar apoio entre os próprios companheiros.

Essa era uma realidade nacional do proletariado que também afetava os trabalhadores ferroviários. Isso é possível de se averiguar em depoimentos de ferroviários de Minas Gerais, conforme aponta o trabalho de Corgozinho (1989, p. 70, 89 e 106) que entre outros depoimentos orais afirmaram:

“Tinha que apresentar os braços, aquele que fosse mais disposto no braço é que ficava. Não perguntava se sabia ler, se faltava dedo, nada disso. Não tinha documento, não tinha carteira assinada, não tinha nada”. [trabalhador de tração]

“Não tinha instrução. A instrução era se você era bom para pegar no serviço, se soubesse trabalhar, se tivesse força, se tivesse coragem para enfrentar o que eles mandavam fazer, esses ficavam. Aprendi a profissão na estupidez. [...] Tinha chefe, coitado, que não tinha instrução nem para ele, esta é que era a verdade (...)”. [trabalhador de tração]

“Tinha uns que às vezes até desistia, saía porque não aguentava o serviço. A gente tinha que viver a vida que a gente tinha mesmo, aquela vida de escravo”. [trabalhador de tração]

A partir de 1920, a VFRGS gerida como empresa estatal teve sua orientação administrativa baseada nos princípios filosóficos do Positivismo, influência advinda da formação cultural das autoridades do governo gaúcho e dos próprios dirigentes da autarquia. Como consequência disso a empresa seguiu três orientações principais de gestão, ou seja, a permanente busca do equilíbrio financeiro para não sobrecarregar o orçamento do Estado; prioridade às necessidades dos serviços prestados ao público; e a valorização do sentido social da empresa.

Por isso, no que dizia respeito ao tratamento dos servidores, entre 1920 e 1940 foram comuns demissões de pessoal para gerar redução de custos. Assim, seguindo essas orientações, nesse período a VFRGS conseguiu seus melhores resultados financeiros e operacionais. Já nas décadas seguintes a situação adquiriu outros contornos, pois suas diretorias preocupadas com a “questão social” que tomava conta do país e já bastante influenciadas pelo populismo emanado dos governantes, passaram a tratar os assuntos de pessoal de forma mais contenciosa³⁶¹.

³⁶¹Até porque, já a partir de 1926, pelo Decreto Legislativo Nº. 5.109, de 20 de dezembro, foi criado o benefício da estabilidade para os ferroviários do país. Em que pese a lei não ter sido perene, ela

Exemplo disso são os posicionamentos de um dos diretores gerais da VFRGS, engenheiro Octacílio Pereira, que ao se expressar de maneira tipicamente populista no ano de 1937, reconhecia as precariedades dos trabalhadores pela falta de amparo trabalhista. Da mesma forma, previa ações de disciplinarização e autonomia em relação ao pessoal, numa época cuja referência na relação trabalhador-autoridade era baseada no carisma de Getúlio Vargas - o “pai dos pobres” -, e o inimigo explícito era o comunismo. Conforme palavras textuais de Octacílio Pereira:

Nunca tive vaidades, mas, se um homem pode ufanar-se de ter sentido orgulho em sua vida pública, esse tive eu com a suprema ventura de vos haver dirigido, ombreando convosco no trabalho, lado a lado, estreitando a mão calosa do operário honrado e procurando suavizar a falta das leis de previdência social com medidas compensadoras, comportadas pelo momento. [...] não me esqueci de ser também um disciplinador, sem vexames, sem abastardar consciências e ferir suscetibilidades. E, apesar de todos os pesares, através do tempo e das vicissitudes passadas, esse espírito de disciplina consciente, que não avilta e só eleva e alicerça, vos guiou como um fanal luminoso evitando uma desagregação que se esboçava a largos traços.

[...] Aprendi a administrar nos governos de Borges de Medeiros e Getúlio Vargas com autonomia e liberdade de ação, base essencial à vida administrativa ferroviária.

[...] De minha parte, porém, podeis ter a segurança de que me esforçarei por não desmentir o meu passado de amigo verdadeiro deste núcleo de homens livres e fatores incontestes da grandeza do Rio Grande. Trabalhem, portanto, indistintamente unidos pelo engrandecimento e bom nome da Viação Férrea, respeitando e prestigiando as autoridades constituídas e as leis que nos regem, constituindo baluarte inexpugnável pela grandeza do Rio Grande e de um Brasil melhor.

[...] Reacionemos, porém, destemerosamente, contra a prédica das ideias subversivas da ordem pública e do regime que adotamos, que aí estão ameaçando a pátria, a família e os nossos lares. Que cada um cumpra religiosamente o seu dever cívico na hora grandiosa de exercer o seu voto livre, mas, que fiquem banidas para sempre, do seio da família ferroviária, extemporâneas e insidiosas manifestações partidárias, trazendo em seu bojo o germen, do veneno da perfídia, da intriga e da miséria humana. Deixemos a verdadeira política aos bons políticos e atentemos bem para o que há pouco escrevi, parafraseando o que alguém dissera: *O Brasil precisa de menos trabalho na política e de mais trabalho sem política*³⁶². (sic)

O equilíbrio financeiro sempre balizou as demais medidas. Assim, quando o caixa da empresa não suportava as restrições orçamentárias do governo estadual ou tinha que aceitar as benesses de redução de tarifas, os setores mais afetados eram o de pessoal e de materiais. Para isso, primordialmente demitia-se o número de servidores que

representou uma sinalização da força profissional e política dos ferroviários brasileiros (Cf. Rodrigues, 1979, p. 53-54).

³⁶²Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938, p. I – V).

permitissem a paridade entre receita e despesa. Caso não fosse suficiente essa medida, reconhecida como drástica pelos dirigentes da VFRGS, porém necessária aos interesses da empresa, passavam ao corte do uso de materiais ou sua não reposição, que podia ser a suspensão da compra de dormentes e trilhos, ou até mesmo de vagões e locomotivas.

Portanto, o que realmente importava eram as atitudes de “engrandecimento e bom nome da Viação Férrea”. Nem que para isso acontecer fossem sacrificados os “operários de mão calosa” e mantido o respeito e prestígio às autoridades constituídas. Tudo em nome da perenidade e fortalecimento da instituição.

Nesse sentido, conforme VFRGS (Relatório, 1926, p. 28) a questão principal a ser resolvida dizia respeito à proporcionalidade entre receita e despesa, porque somente com pessoal eram despendidos aproximadamente 85% da receita total, restando apenas 15% para as demais necessidades da empresa nos primeiros anos depois da estatização. Com a redução de funcionários, em maio de 1927 os índices passaram para 45% em relação aos gastos com pessoal, sobrando 55% para outras necessidades³⁶³.

Seria a atitude de dispensa de pessoal contraditória aos objetivos emanados a partir de 1920, de encaminhamento da solução das demandas profissionais e sociais dos ferroviários? Sob a ótica do equilíbrio entre a percepção *castilhista* e *borgista*, do positivismo com as regras do liberalismo econômico, logicamente que não. A ideia era a preservação da saúde financeira do Estado e da VFRGS, devendo o operariado ser sacrificado para tal. Portanto, no mínimo a questão dever ser encarada como paradoxal. Até mesmo porque as resistências dos prejudicados, e mesmo de suas entidades representativas, a esse respeito, eram mínimas.

Resolvidas as duas primeiras situações, a empresa, quando possível, promovia a contratação de pessoal destinado a suprir a vasta gama de suas necessidades operacionais, que exigiam o trabalho diferenciado de mais de 280 funções laborais num universo que alcançou mais de vinte mil servidores na década de 1950.

Fora as questões do “quadro” funcional, também encontramos no cotidiano da empresa alguns problemas considerados corriqueiros, mas que pela documentação

³⁶³A redução de pessoal por divisões ficou assim estabelecida: na 1ª passou de 748 para 659 (- 89); na 2ª passou de 3.407 para 2.626 (-781); na 3ª passou de 3.601 para 3.211 (-390) e na 4ª passou de 5.378 para 3.625 (- 1.753). Nota-se que a Via Permanente foi a mais afetada (58% de redução sobre 3.013 funcionários).

analisada possivelmente tiveram consequências pouco consideradas em relação ao número total de servidores ou não foram devidamente registrados. Um desses problemas era o das faltas ao serviço devido ao alcoolismo, ou o comparecimento em estado de embriaguez. Nessa última situação, o caso era tratado com rigidez: “(...) sempre que se verificar casos de embriaguez de empregados, deve ser solicitada a presença da polícia, de modo a produzir provas no inquérito administrativo, que for instaurado contra o acusado, para apurar o fato”³⁶⁴.

Conforme depoimentos orais de ferroviários aposentados, o consumo de bebidas alcoólicas entre os trabalhadores ferroviários era substancial, mas muitas vezes desconsiderado pelas chefias ou mesmo não percebidos, devido à amplidão dos locais de trabalho. Essa questão que afetava o operariado ferroviário também era comum entre os demais grupos profissionais, cujo debate prolongava-se há anos, já detectado em 1906 quando do Primeiro Congresso Operário realizado no país³⁶⁵.

Já em relação a outros problemas, como os referentes aos furtos na empresa, tiveram maior repercussão. Mesmo assim, a preocupação das chefias imediatas e dos dirigentes da alta administração não era em função da constância desses eventos, e muito menos pelos valores ou materiais surrupiadados. Atitudes como essas significavam, em verdade, uma questão de ordem moral que poderia afetar o bom nome da VFRGS e, conseqüentemente, a credibilidade e confiança dos servidores perante à população e aos setores de opinião pública. No entanto, como era percebido nas casas dos ferroviários, praticamente todas elas tinham algum material descartado pela empresa em suas construções, que podia ser uma simples ferramenta, canos d’água, parafusos ou mesmo sobras de madeiras e trilhos.

Em que pese aos períodos que exigiram da VFRGS a dispensa de trabalhadores, no decorrer dos anos, coadunado à ideia de valorização dos servidores públicos, fato reconhecido pelos diversos governos do Estado do Rio Grande do Sul como forma de incentivo à produção, ao zelo e ao tempo de serviço na empresa, foi estabelecida uma “política” salarial a partir de 1930. Esse procedimento decorreu das possibilidades do

³⁶⁴Idem. **CIRCULAR Nº. 22** – Faltas por Embriaguez de Empregados. Diretoria, de 24.05.1937. Em **VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1943)**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1945, p. 312). A Comissão de Inquérito Administrativo apurou em 1943 os seguintes casos: 25 por furto ou improbidade; 11 por abandono de emprego; 3 por embriaguez habitual; 2 por embriaguez e desordens; 2 por insubordinação; 2 por conflitos; 1 outras irregularidades.

³⁶⁵Como consta nas suas resoluções, “Tema 11” (In: Pinheiro e Hall, 1979, p. 55).

orçamento anual da autarquia, ou excepcionalmente como medida de benesse de algumas diretorias a certos setores funcionais.

Entre algumas medidas nesse sentido, a de maior repercussão foi adotada em 1937 através das “Gratificações Adicionais” a serem concedidas aos funcionários públicos, vantagens que haviam sido asseguradas pela Lei Nº. 711, promulgada em 23 de janeiro daquele ano³⁶⁶. Mas, como se verifica nos atos do Conselho de Administração da VFRGS, muitas vezes os aumentos eram concedidos apenas para algumas funções. Exemplo disso foi o caso dos telegrafistas, ajudantes dos inspetores do movimento e desenhistas, que no ano de 1938 já haviam sido aumentados e, portanto, não receberiam a reposição concedida entre outros para os fiscais de trens e instrutores de maquinistas³⁶⁷.

Da mesma forma, os dirigentes da empresa ao fazerem modificações nos números do orçamento, acabavam reajustando determinadas funções sem haver uma definição de critérios para isso. Esse foi o caso, no ano de 1938, de um aumento concedido para os Chefes de Oficinas, que em tese deveriam receber o mesmo salário na empresa. Em Santa Maria, o chefe da Oficina Central passou a perceber 1:800\$000; o do “Km 3”, o valor de 1:700\$000; enquanto o de Rio Grande recebeu 1:760\$000. Contudo, no caso dos dois últimos, o salário anterior ao aumento era o mesmo, isto, é 1:650\$000³⁶⁸. Como se explicava então essas diferenças?

Enquanto alguns ganhavam, como foi o caso do “visitador de Santo Ângelo”, para outros os aumentos eram negados, como aconteceu com os trabalhadores de linha³⁶⁹. Logo, a dedução para isso ocorrer ligava-se às questões pessoais e políticas, numa época de interventorias no país, inclusive nas empresas estatais, em que a confiança era retribuída com “prêmios”. Especialmente para aquelas funções chaves no processo de produção, que geralmente eram as mais politizadas e combativas, ou para aqueles que eram os “olhos e ouvidos” dos administradores junto ao coletivo de servidores. Assim, entre os setores da empresa, o mais privilegiado era o da “1ª Divisão”, isto é, o

³⁶⁶Idem. **CIRCULAR Nº. 27** – Gratificações Adicionais. Diretoria, de 19.06.1937. Como visto anteriormente, ela foi estendida aos ferroviários pelo Decreto Nº. 6.472 de 8 de abril, e concedeu aos que completassem respectivamente 15, 20 e 25 anos de efetivo serviço gratificações especiais na ordem progressiva e não cumulativa de 15, 20 e 25% sobre as remunerações percebidas. Para compor esse tempo de trabalho, eram considerados os anos de labor junto à *Compagnie Auxiliaire, Brasil Great Southern, Estrada de Ferro Carlos Barbosa-Alfredo Chaves, etc.*

³⁶⁷Conforme texto de VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Ata Nº. 9**, de 16 de março de 1938, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1938.

³⁶⁸Ibidem.

³⁶⁹Ibidem.

pessoal da burocracia, que envolvia a parte de contadoria, expedição, desenho, planejamento, etc., funcionários que geralmente possuíam os melhores salários³⁷⁰.

Portanto, nesses momentos, para realizar os aumentos de salários, ou eram redistribuídos os valores existentes no orçamento vigente ou a lista das necessidades ficava para o ano seguinte. Em princípio, a previsão orçamentária da VFRGS que iria possibilitar a compra de materiais, reformas, pagamento de dívidas, repasses para entidades e aumentos salariais, dependia basicamente da projeção do volume de serviços e das tarifas cobradas dos usuários. Desse modo, qualquer vantagem pecuniária aos trabalhadores passava pela majoração de tarifas, ou, como muitas vezes aconteceu, com suplementações de outras rubricas dos orçamentos dos governos estadual e federal. Essa prática de obtenção de recursos via suplementação foi uma das causas originais da crise da empresa nos anos seguintes, pois muitas vezes o recurso era antecipado pelo sistema bancário, do que resultavam elevados juros a serem pagos.

Se internamente o desejo era contentar o pessoal, a comunidade usuária por seu lado reclamava. Isso ocorria especialmente entre as "classes produtoras", já que grande parte da produção econômica do Estado era transportada pela ferrovia. Mesmo gozando de benefícios fiscais, com abatimentos significativos em diversas tarifas, o empresariado não aceitava as majorações que se refletiam nos custos da produção, como também no repasse aos consumidores internos e nas exportações. O governo estadual, por seu lado, não desejando descontentar as partes, jogava a responsabilidade do problema para ser solucionando diretamente entre a direção da VFRGS e seus funcionários. Certamente, em função dessa posição, foram retomadas as greves depois de 1945, com maior intensidade e frequência.

Desse modo, tentando administrar a situação a partir de 1940, a VFRGS adotou uma série de medidas de contenção de despesas devido à situação internacional, que acabou afetando a economia brasileira com a diminuição de suas exportações. Essa questão foi assim dimensionada em ata, referente às palavras do Diretor da VFRGS, Octacílio Pereira: "(...) não ser possível onerar ao Estado com provável déficit na exploração dos serviços da Viação Férrea. Diz, ainda, o Diretor Geral que no 2º semestre é sensível à queda da receita, sendo, portanto indispensável a máxima conjugação de esforços por parte da Administração para que se chegue ao fim do ano sem déficit".

³⁷⁰Idem. **Ata Nº. 10**, de 29 de março de 1938, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1938.

Entre as causas do possível déficit estavam a majoração dos preços de combustíveis e as reivindicações de aumentos dos funcionários. Para o aumento de salários acontecer deveria ser realizada uma majoração de tarifas em torno de 10%. Considerando tal perspectiva, o governo do Estado, através da Secretaria de Obras Públicas, afirmava que a VFRGS não poderia contar com o auxílio do governo para atender seu pessoal, isto é, não autorizaria aumento de tarifas e nem repassaria recursos do tesouro. Literalmente, a questão era assim resumida: “(...) que sejam despendidos todos os esforços para que ela se mantenha por sua conta própria”³⁷¹.

Para poder aumentar salários, contando apenas com os recursos dos quais tinha poder de gestão, algumas medidas foram adotadas. Entre as quais a diminuição das turmas de conservação de linhas; suspensão do trabalho nos sábados, na parte da tarde, nas oficinas; reaproveitamento dos materiais de sucata e enfrentamento da concorrência, como o da região de Caxias do Sul, com a adoção da entrega de mercadorias a domicílio, e a concentração de estoques no almoxarifado de Santa Maria³⁷². Também a redução de despesas com a “papelaria”, isto é, com a enorme burocracia exigida pela multiplicidade de documentos do serviço de cargas, de passageiros e procedimentos operacionais.

Por outro lado, se era admitida a hipótese de redução de pessoal, o tratamento da questão era visto como uma questão “moral”. Conforme texto de ata de 1939, consta que: “O sr. Diretor Geral diz desejar ouvir os srs. chefes de Divisão e do Almoxarifado sobre a redução de pessoal nos escritórios, explicando que poderá ser criada uma situação desagradável, gerada pelo descontentamento do pessoal da linha que será o único a sofrer as consequências da compressão de despesas. Ressalta, ainda, que é preciso encarar a parte moral da questão”³⁷³.

Nesse sentido, fazendo valer o espírito de classe e de parcimônia entre empresa e seus servidores, esperava o Diretor Geral naquela ocasião: “(...) que exista entre os funcionários da Viação Férrea o mais franco espírito de cooperação e cordialidade, que se faz mister para administrar, fazendo sentir que de sua parte tudo fará para manter aquela cooperação”³⁷⁴.

³⁷¹Idem. **Ata Nº. 39**, de 25 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

³⁷²Ibidem.

³⁷³Idem. **Ata Nº. 41**, de 12 de outubro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

³⁷⁴Idem. **Ata Nº. 42**, de 29 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

Portanto, muitas são as intenções pronunciadas pelos patrões, representados pela Direção da VFRGS, em desejar relações profícuas de “cordialidade” com o coletivo profissional ferroviário, cujo enaltecimento implícito de valorização de uma unidade de interesses constituía fator de estabilidade para a Ferrovia, tanto sob o ponto de vista de sua gestão empresarial, quanto nas relações com o seu quadro de pessoal.

2.3.3 Conciliando Labor com Sobrevivência Familiar

De modo correlato às questões remuneratórias apareciam também àquelas inerentes à sobrevivência familiar dos ferroviários. Especialmente entre os mais humildes, como os que residiam ao longo das linhas, que alcançam milhares de pessoas, cuja repercussão salarial era determinante no padrão de vida. O que não significa que os demais trabalhadores também não possuíssem suas carências. Porém, com salários um pouco mais elevados, conseguiam encaminhar alternativas para suprir a família com o mínimo necessário de bem-estar.

Afora as greves que se constituíram no principal instrumento de luta dos ferroviários, das quais a maioria aconteceu com propósitos de conquista de recomposições salariais, outras opções para melhorar o padrão social desses trabalhadores foram consideradas e praticadas. Geralmente elas aconteceram a partir do interesse de parcelas de servidores lotados em setores operacionais dos principais núcleos ferroviários do Estado. Portanto, a partir da convivência nos locais de trabalho é de onde se originavam as iniciativas de que resultaram na criação das diversas entidades sociais dos ferroviários. Com o passar dos anos a adesão tornou-se mais ampliada, como ocorreu a exemplo dos quadros de associados da Cooperativa de Consumo e o Amparo Mútuo sediados na cidade de Santa Maria.

Em que pese a abrangências de tais iniciativas, mesmo assim milhares de ferroviários e suas famílias continuavam precariamente a ser assistidos pelas suas entidades autônomas ou pela VFRGS. Assim, possivelmente em função dessa situação, e também devido ao momento político do país, a partir de 1934 os ferroviários do Rio Grande do Sul passaram a contar, entre outras, com as iniciativas sociais – assistenciais e assistencialistas – planejadas e incentivadas por Estanislau José, religioso católico da

congregação dos irmãos maristas. Numa parceria não formalizada entre VFRGS e Igreja Católica com a COOPFER uma série de intervenções com cunho educacional, sanitário e alimentar aconteceram diretamente junto às famílias ferroviárias ou entidades que as representavam.

Aproveitando os momentos que seriam de descanso e lazer dos trabalhadores, esses foram motivados, por exemplo, a fazer hortas e criatórios de animais domésticos sob a forma de mutirões comunitários. Formaram-se, a partir de então, os “Clubes Agrícolas Ferroviários” situados ao longo das linhas e nas periferias de alguns núcleos ferroviários urbanos do Estado, geralmente junto às escolas ferroviárias.

Nos clubes a produção de alimentos era variada e em grande quantidade. A partir da cidade de Santa Maria a equipe de trabalho do irmão Estanislau enviava às famílias, distribuídas em todo o Estado, sementes das mais variadas espécies de cereais e hortaliças, bem como mudas frutíferas de enxerto para serem plantadas nas áreas de domínio da ferrovia, ou em outros espaços cedidos pela comunidade ou Viação Férrea³⁷⁵. Geralmente o local escolhido era próximo à escola, permitindo que os alunos estudassem num turno, e no noutro ajudassem na produção desses alimentos. Cada escola era motivada a organizar um “clube”, administrado pelos próprios alunos e seus familiares, mas isso nem sempre acontecia. Em 1943, por exemplo, existiam 81 “escolas turmeiras” e os clubes alcançavam o número de 50³⁷⁶.

Haviam também granjas e postos de produção de matrizes que alcançaram um número de vinte e sete, espalhadas entre alguns núcleos do Estado. Com o apoio dos próprios ferroviários e de pecuaristas, eram criadas e reproduzidas diversas espécies de animais, como suínos, ovinos, coelhos e aves, incluindo-se também os insetos do bicho da seda, cuja produção era comprada por uma empresa de Bento Gonçalves. Conforme COOPFER (Relatório de 1943, p. 18), em 1943 a Cooperativa mantinha 16 centros de criação de cabras e outros animais, sendo nesse ano distribuídas mais de trezentas, pois “os pedidos vinham de todas as partes”. Para melhorar a seleção, muitos exemplares eram comprados noutras partes do Brasil e também no exterior³⁷⁷.

³⁷⁵Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1942**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943, p. 20-21), entre os principais produtos destacavam-se o plantio de ervilhas, feijão, vagem, soja, tubérculos, ramas de batatas doces, amendoim, milho, tomates, cana-de-açúcar, aipim, laranjeiras, bergamoteiras, limeiras, figueiras, ameixeiras, macieiras, pereiras, pessegueiros, etc.

³⁷⁶COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1943**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1944 p. 13).

³⁷⁷Especialmente no Uruguai e Argentina.

Acreditando no potencial do leite para a alimentação das crianças, o irmão Estanislau incentivou a que todas as famílias mantivessem em suas casas exemplares de caprinos, pois, além da fácil reprodução da espécie, seus benefícios alimentares eram de grande valia³⁷⁸. Também, conseguiu que muitos núcleos pudessem contar com animais vacuns, para a produção do leite e para auxiliar nos trabalhos agrícolas, pois os utensílios como arados e ferramentas eram produzidos na Escola de Artes e Ofícios da Cooperativa dos Ferroviários e comercializados ao preço de custo³⁷⁹.

Por outro lado, nessa época a soja foi introduzida na alimentação dos ferroviários gaúchos, quase que de forma pioneira, porque o irmão Estanislau a partir de uma série de estudos que fez sobre a leguminosa, considerou-a como uma rica fonte alimentar. Além de incentivar seu plantio, criou um variado cardápio para o seu aproveitamento como ração diária dos ferroviários³⁸⁰.

A estratégia que foi utilizada tem muitas semelhanças com as chamadas patrulhas agrícolas da atualidade. Através dos trens eram feitos rodízios dos equipamentos e dos animais, que semanalmente eram deslocados de uma localidade para outra. Somente em instrumentos agrícolas o número se aproximou de 100 e as juntas de bois eram mais de 30. O resultado disso encontramos na máxima do “decálogo social” do Irmão Estanislau José: “Toda família na enxada bem afiada e na mesa farta”³⁸¹. O tempo comprovou que suas iniciativas para a melhoria da economia familiar dos ferroviários, conjugada com a educação, seriam fundamentais para qualidade de vida desses trabalhadores. Mas, como veremos nos próximos capítulos, essas ações também serviram para evitar as *rebeldias de espírito* [grifo meu].

³⁷⁸Pelo que foi possível deduzir, os conhecimentos adquiridos sobre a importância do leite na alimentação infantil foram absorvidos pelo Irmão Estanislau junto à obra de José Moscoso (1940), em cujo exemplar da antiga biblioteca do “Ginásio Industrial Hugo Taylor” há uma série de rabiscos feitos pelo religioso. No livro consta a assinatura a lápis do irmão Estanislau.

³⁷⁹Sobre clubes agrícolas, granjas e produção ver Máximo (1979, p 29-38) e Relatórios da COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (diversos).

³⁸⁰Em relação a esse assunto, ver Máximo (1979, p. 36-38). Entre as receitas destacavam-se as de croquetes, sonhos, queijo, bolo, pudim, ambrosia, farinha, leite, rapadura, etc. Através de folhetins essas receitas e outras informações sobre o produto eram socializadas entre os ferroviários (Alguns títulos: “A soja na Alimentação”, “Receitas Diversas”, “Fabricação de Leite de Soja”, “Sabão de Soja”, etc.). OBS: A semente de soja teria sido introduzida de forma pioneira no Brasil por Patrícia R. Galvão (“Pagu”), que em viagem ao oriente ficou impressionada com as suas possibilidades nutricionais. Conseguiu, então, com o imperador da Manchúria uma série de amostras que remeteu ao amigo Raul Bopp (gaúcho nascido na cidade de Santa Maria). Segundo Antonio Risério, baseado no trecho do livro “PAGU VIDA-OBRA” de Augusto dos Campos (Editora Brasiliense), “(...) logo Bopp receberia 19 saquinhos com sementes de soja que foram enviados ao Brasil e depositados em viveiros de aclimatação”. Disponível em: <<http://www.aleitamento.org.br/meninas/pagu.htm>>. Capturado em: 02/07/2004.

³⁸¹Ver a íntegra no Anexo “F”.

Entre os anos das décadas de 1940 e 1950 a média de componentes de uma família típica de ferroviário era em torno de cinco pessoas, geralmente o casal e mais três filhos, número bastante razoável para a época. Contudo, parece que ao longo das linhas essa média era bem superior, como constatou o Irmão Estanislau José, pois o número de filhos ficava acima de cinco³⁸².

Contudo, pelas insuficiências da alimentação, com seus reflexos nas condições de saúde, até por volta de 1945 a mortalidade infantil foi bastante expressiva. Entre as principais causas das mortes destacavam-se, em ordem crescente para decrescente, as doenças do aparelho digestivo, com um número bastante elevado (510 casos) possivelmente devido à difteria; meningite (149 casos), tuberculose (72 casos); e pneumonia (51 casos)³⁸³.

Segundo as equipes do “Serviço Social” da VFRGS que realizavam os trabalhos de medicina preventiva, “há mais compreensão por parte dos ferroviários e conseqüentemente mais facilidade de objetivar qualquer atividade de caráter sanitário (...)”. Com isso, já como resultado do trabalho preventivo da empresa, ocorreu a diminuição da mortalidade de crianças, constatada, por exemplo, na localidade de “Diretor Pestana”, “devido a ação sinérgica dos médicos e educadora” que lá atuaram³⁸⁴.

Em geral, os recenseadores constataram uma maior consciência sanitária nos núcleos principais de atendimento, com destaque à cidade de Rio Grande, local de maior índice de tuberculose³⁸⁵. Da mesma forma, em função das visitas mensais realizadas nos maiores núcleos ferroviários do Estado, passaram a ser controladas doenças como o tifo e meningite e, da mesma forma, feito os controles abreugráficos.

Visando atenuar os problemas de saúde da comunidade atendida, outras medidas foram tomadas em 1947 pelo “Serviço de Medicina Preventiva” da VFRGS. Entre elas destacaram-se:

³⁸²Cf. Máximo (1979, p.21 e 32).

³⁸³Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1945**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 352-353).

³⁸⁴VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1946**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 406). Região que na atualidade comporta o Aeroporto Salgado Filho, Trensurb e as instalações da empresa ferroviária América Latina Logística, no município de Porto Alegre.

³⁸⁵Ibidem.

- Distribuição de Mamadeiras no Ambulatório Nº 1 (Diretor Pestana), em colaboração com a Legião Brasileira de Assistência (LBA) e Círculo Operário Ferroviário (a intenção era instalar Postos de Mamadeiras em quase todos os núcleos atendidos pelo serviço);

- Adaptação de um Carro/vagão para o serviço de abreugrafia (para atender todos os núcleos do Estado);

- Instituição do Serviço de Polícia Sanitária, que fez aumentar consideravelmente as visitas a domicílio (40.122 visitas feitas por educadores)³⁸⁶.

Mas, como veremos no próximo capítulo, grande parte das soluções alimentares e de sanidade das famílias dos trabalhadores ferroviários dependerá essencialmente das iniciativas das entidades por eles organizadas, mesmo sempre estando presente as interferências governamentais e da Igreja Católica.

2.3.4 Afirmação da Profissão

No ano de 1953, durante o governo de Ernesto Dornelles, já num período de muitas dificuldades de gestão da VFRGS, afetada pela crise econômica do país, especialmente pela inflação e dívidas que se acumulavam, e também um momento de grandes mobilizações reivindicatórias dos trabalhadores, foi aprovado o “Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul”. Este estatuto destinou-se entre outros objetivos, a regular o provimento e a vacância de cargos e funções públicas na VFRGS, estabelecendo os direitos e responsabilidades dos servidores ferroviários.

Ficava definido, conforme o seu Art. 2, que o “servidor ferroviário é a pessoa legalmente investida em cargo ou função previstos no quadro de pessoal da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”. De acordo com o estatuto, cargo e função possuíam completa independência, sendo acessíveis a todos os brasileiros, desde que tivessem

³⁸⁶Idem. **Relatório de 1947**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1950, p. 304.

idade entre 18 e 40 anos para o ingresso na empresa, e o processo fosse através de concurso público.

Após o ingresso, os funcionários ficavam sujeitos a um período de “estágio probatório” de dois anos. No ato de investidura no serviço, o funcionário, perante testemunhas, fazia o seguinte juramento: “PROMETO OBSERVAR E FAZER OBSERVAR RIGOROSA E FIEL OBEDIÊNCIA ÀS LEIS; DESEMPENHAR MINHAS FUNÇÕES COM DESPRENDIMENTO E PROBIDADE; COM ENERGIA SEM VIOLÊNCIA; COM PRUDÊNCIA SEM FRAQUEZA; COM CORTESIA SEM BAIXEZA E CONSIDERAR COMO INERENTE A MINHA PESSOA A REPUTAÇÃO E HONORABILIDADE DA VIAÇÃO FÉRREA, A QUAL AGORA PASSO A SERVIR”³⁸⁷.

Esse juramento constitui-se no coroamento da ideia sempre presente na relação empresa-trabalhador, que não dissociava o compromisso entre a VFRGS e seus funcionários, de convivência em uma grande família³⁸⁸. Tanto pelos diretores da autarquia quanto pelos procedimentos dos trabalhadores, sempre a instituição esteve acima de qualquer disputa ou desavença. Na palavra dos dirigentes, o compromisso de defender a VFRGS e torná-la pujante foi orientação constante ao pessoal.

O estatuto de 1953 tornou possível a percepção da quantidade de direitos que os ferroviários haviam conquistado, muitos inclusive bastante avançados para época, já que alguns somente foram auferidos pelos trabalhadores brasileiros somente depois da promulgação da Constituição de 1988. Com certeza, o alcance dos mesmos aconteceu principalmente como fruto da força dos constantes movimentos reivindicatórios que sempre nortearam as ações do grupo profissional. Entre outros direitos, conforme o Artigo 81 do referido estatuto, tiveram assegurado: férias remuneradas de 30 dias; licença-prêmio; licença casamento e luto; licença para desempenho de funções eletivas; licença para tratar doenças de familiares ou do próprio servidor; licença para concorrer a cargos eletivos, etc.

Além disso, os “direitos e vantagens” asseguravam percepção pecuniária de diárias, auxílios de quebra de caixa, ajuda de custo, abono familiar, função gratificada

³⁸⁷Grafia em letra maiúscula, conforme consta em **Estatutos dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1953, p.4.

³⁸⁸Aquilo que Bourdieu (1999, p. 9-10; 11-12; 23) coloca como o “peso funcional”, que no caso dos ferroviários representava o ideal conquistado da ascensão social e reconhecimento público como tal, e até mesmo sua trajetória de “aburguesamento” (classe média baixa).

prevista em lei, gratificações específicas previstas pelo estatuto, etc³⁸⁹. Já os cargos de Diretor, Subdiretor, Chefe de Departamento e Chefe de Serviços Jurídicos, por serem de confiança, eram remunerados sob a forma de comissão, prática que já vinha ocorrendo desde 1920. Se funcionários de carreira na empresa, também tinham assegurado os mesmos direitos.

Nessa época, a profissão ferroviária alcançou no Brasil seus principais momentos de auge. Se nos valermos da compreensão de “direitos sociais”, conforme a interpretação de José Murilo de Carvalho (2001, p. 10), isto é, aqueles que “garantem a participação na riqueza coletiva”, com garantias de educação, saúde, aposentadoria e salário justo, esse parecia ser o caso em que os trabalhadores ferroviários gaúchos estavam contemplados no final dos anos 50 do século passado.

Da mesma forma, como pondera Calvo (1994, p. 71) “foi no bojo dessas relações que se forjou a figura do trabalhador ferroviário”, ou seja, a partir de normas, regulamentos, hierarquizações. Mas, como conclui a autora, somente esses mecanismos não foram suficientes para caracterizar “assimilações, contradições e resistências”, pois como veremos adiante, outras necessidades também sempre estiveram presentes no cotidiano profissional e familiar dos ferroviários.

2.4 Primeiras Iniciativas Associativas dos Ferroviários no Rio Grande do Sul

A “cultura” associativa dos ferroviários no Rio Grande do Sul não se constituiu em prática original, como alternativa de encaminhamento de questões sociais e profissionais. Elas aconteceram como decorrência de experiências e exemplos anteriormente havidos, especialmente em países da Europa, como Inglaterra, França e Alemanha³⁹⁰.

Na América Latina, as associações mutuais surgiram decorrentes da tradição espanhola, a partir do exemplo dos montepios e de associações religiosas, no período

³⁸⁹VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1953, p. 10-11.

³⁹⁰Pioneiros no cooperativismo os tecelões de Rochdale também organizaram uma das primeiras entidades de amparo mútuo com fins de aporte à saúde do trabalhador, que foi a *Rochdale Equitable Provident Sick and Benefit Society* (Cf. Singer, 1999, p. 105).

colonial. Já no final do século XVIII os montepios passaram a ser constituídos no âmbito governamental, atendendo demandas dos altos escalões burocráticos e forças armadas. Como coloca Julio Cole: “[...] Su principal objetivo fue otorgar jubilaciones y pensiones. Las cofradías, asociaciones de socorros mutuos o simplemente mutualidades, surgieron casi un siglo antes (XVII) y fueron organizadas también sobre un criterio básicamente ocupacional. (...)Estas asociaciones poseían varias finalidades: ayuda a las viudas, huérfanos, inválidos y ancianos; cuidados médicos; ayuda temporaria en caso de desempleo y ayuda funeraria”³⁹¹.

Na realidade rio-grandense, como os ferroviários constituíam um coletivo formado por diferentes etnias, entre as quais se destacavam os operários de origem alemã, polonesa e italiana, com certeza as experiências trazidas por esses imigrantes constituíram-se no principal indicativo para a fundação das primeiras entidades associativas e beneficentes.

Da mesma forma, as associações políticas exerceram sua influência entre os ferroviários, porque nos primeiros tempos da atuação profissional foram fortemente matizados pelas ações do proletariado representado pelas *categorias tradicionais* de trabalhadores, que se mobilizaram em prol de organização e de lutas por direitos, como eram as práticas dos padeiros, alfaiates, ferreiros, marítimos, etc. [**grifo meu**].

Entre elas cabe o destaque para a sociedade “Associação Beneficente das Classes Laboriosas”, fundada em 1880 na cidade de Pelotas e a *Allgemeiner Arbeiter Vere*³⁹² organizada em Porto Alegre no ano de 1894. A primeira foi uma das entidades pioneiras de beneficência no Rio Grande do Sul, que congregava o proletariado pelotense e se destinava a prestar aos sócios e às pessoas de suas famílias “os socorros ao seu alcance, quando doentes, presos ou decrépitos”³⁹³. Por outro lado, a segunda, conforme Marçal (1985, p. 61), representou “os primeiros passos em termos de aglutinação, arregimentação e politização da classe operária gaúcha” e era um “braço obreiro da social-democracia alemã”, onde atuavam especialmente imigrantes alemães. Pela importância e cronologia histórica, tais sociedades podem ser consideradas os marcos iniciais das ações associativas do proletariado gaúcho.

³⁹¹Disponível em <http://www.economia.ufm.edu.gt/Publicaciones/LaissezFaire/18/LF-18%20_3.%20Krause_.pdf>, (p. 01). Capturado em 29/04/2004.

³⁹²Associação Geral dos Trabalhadores.

³⁹³Conforme consta do Art. 2º dos seus Estatutos (In: Petersen e Lucas, 1992, p.18).

Em que pese a importância da *Allgemeiner Arbeiter Verei* como uma entidade de orientação política que visava o associativismo operário, o coletivo dos trabalhadores ferroviários aderiu desde o primeiro momento ao associativismo beneficente. Isso se deu quando aceitaram participar de uma “Caixa de Socorros” de caráter meramente assistencial, incentivada pelos patrões da *Compagnie Auxiliaire*. Pode-se afirmar que essa atitude também é o marco inicial da longa história de pragmatismo profissional que iriam trilhar, mesclando assistência social com a conquista de vantagens pecuniárias³⁹⁴.

Segundo Fortes (1999, p. 183-184), afora as questões políticas e ideológicas, que influíam nas ações dos trabalhadores gaúchos já a partir do final do século XIX,

(...) as opções ligadas à questão da mutualidade dentro movimento operário não podem ser resumidas à defesa ou exclusão da sua prática, mas passam pela busca da sua integração em uma estratégia coerente de transformação social. O foco da polêmica política passa, então, a se centrar nas formas específicas de sua implementação e na relação destas com o fortalecimento ou o esvaziamento da consciência de classe entre os trabalhadores.

Se na atualidade é tão discutível a dita “consciência de classe”, com tantos meios à disposição para os devidos esclarecimentos do proletariado, pode-se imaginar a situação há 120 anos atrás. Assim, conforme aduz o autor, os vínculos associativos dependiam de fatores como a “identidade dos trabalhadores” e as “formas de articulação”. Por isso, o local de trabalho, o coletivo profissional, as etnias, as questões de gênero, a vizinhança, a religião, a opção política, etc., “eram componentes decisivos no sucesso ou não da associação”³⁹⁵. Nesse sentido, somando-se as experiências dos imigrantes aos intentos de constituição de associações de cunho assistencial, muitas outras iniciativas tiveram destaque, como foram as do tipo *raiffeisen* e sociedades de socorros mútuos.

Segundo Müller (1963, p. 138-144)³⁹⁶, as sociedades do tipo *raiffeisen* foram criadas por Friedrich Wilhelm Raiffeisen, na Alemanha, possivelmente no ano de 1846, na localidade de Westerewalt³⁹⁷. Esse local foi considerado o berço do Cooperativismo

³⁹⁴Entre algumas exceções em que aconteceu a junção de interesses políticos com assistencialismo, destacamos a Caixa de Socorros (1897) da “Liga Operária Internacional”, com sua seção gaúcha, destinada a amparar seus associados nos casos de enfermidade, desemprego (se não ocasionado em função de greve), auxílio de transporte para outra localidade por motivo de força maior (Conforme Art. 2. In: Petersen e Lucas, 1992, p.65).

³⁹⁵Ibidem, p. 192.

³⁹⁶In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Maria (1963).

³⁹⁷Ibidem. Como decorrência da “situação precária e desespero em que se achavam os seus habitantes”.

de Crédito. No ano de 1848, na localidade de Flammersfeld, Raiffeisen fundou a “Sociedade de Socorro e Proteção dos Agricultores Necessitados”, no intuito de combater o que considerava agiotagem contra os produtores rurais.

[...] As Sociedades por ele fundadas no início, e que tinham mais um sentido caritativo, foram-se evoluindo e amoldando gradativamente até atingir as características do Cooperativismo. [...] na cidade de Heddesdorf-Neuwid consolidou em definitivo as suas instituições de agregamento, que são as Cooperativas de Crédito. No início da criação e da fundação das suas primeiras instituições, os associados eram pessoas ricas, que pagavam uma quota voluntária, responsabilizando-se pelos fundos necessários para possibilitar aos agricultores pobres a tomada de empréstimos destinados para compra de gado e ferramentas agrícolas. De imediato, Raiffeisen chegou à conclusão de que os próprios necessitados formassem a sociedade, comprometendo-se a responder solidariamente pelos empréstimos, e tornando-se seus prestamistas, e que não mais deveriam esperar auxílio estranho, cumprindo-lhes ainda tomar a iniciativa de unir-se num esforço pessoal e solidário para resolver os seus problemas, sob o lema de *UM POR TODOS E TODOS POR UM*³⁹⁸.

Deve-se destacar que a Alemanha é considerada pelos estudiosos do mutualismo como um país precursor das formas contemporâneas de ajuda mútua. No Rio Grande do Sul, atestando o predomínio da vida rural sobre a urbana entre o final do século XIX e o início do XX, coube ao Padre Jesuíta Teodoro Amstad, da “Sociedade de Jesus”, a divulgação e implantação das sociedades *raiffeisen* no Estado. Isso decorreu do fato da maioria dos colonos gaúchos não terem onde depositar suas economias, e quando o faziam deixavam para a guarda de um vendeiro (negociante) da zona de produção. Poupança sem receber juros, ou qualquer outro tipo de compensação.

Em 23 de novembro de 1902 foi fundada a primeira Cooperativa de Crédito do Rio Grande do Sul, também conhecida como Caixa Rural, e possivelmente a primeira do tipo no Brasil, na localidade de “Linha Imperial Nova Petrópolis”, na época município de São Sebastião do Caí. Nos anos seguintes aconteceram outras iniciativas nos municípios de Bom Princípio e Cerro Largo, e depois por várias cidades do país³⁹⁹.

Na cidade de Santa Maria foi fundada em 27 de outubro de 1914 uma sociedade *raiffeisen*, denominada de “Caixa Rural União Popular de Santa Maria”, a sétima do

³⁹⁸Ibidem, p. 139.

³⁹⁹Ibidem, p.141-142.

Estado, destinada a atender pequenos agricultores, industriários, classes trabalhadoras em geral, e também ferroviários⁴⁰⁰.

De acordo com Beltrão (1979, p. 398), em 1º de abril de 1896, na cidade de Santa Maria, havia sido fundada a “Società Italiana di Mutuo Socorso e Ricreativa”, por iniciativa de imigrantes como Oreste Tófoli, Jorge Sfoggia, Leopoldo de Grandi e Eugênio Saccol, localizada nas proximidades da Praça Tiradentes. Assim também ocorrera anteriormente com a *Deutscher Hilfsverein* dos alemães fundada em 1866.

Noutras localidades do Rio Grande do Sul também surgiram sociedades semelhantes, como foi o caso de Rio Grande com a “Sociedade Cooperativa Filhos do Trabalho” (1891); Pelotas com a “Sociedade Amparo Mútuo” (1890) e “Sociedade Beneficente União Humanitária” (1898); em Bagé com a “Sociedade Protetora dos Artistas” (1893) e “Sociedade Beneficente União Operária” (1898); “Sociedade Operária Mútua Proteção de Alegrete” [?]; Quaraí, com a “Sociedade União Operária Beneficente” (1896); em São Borja com a “Sociedade de Auxílios Mútuos União Operária” (1905), entre outras⁴⁰¹.

Vê-se que eram muitas as iniciativas associativistas e mutuais, que com certeza acabaram servindo de exemplo para os ferroviários. Assim, a primeira sociedade fundada por trabalhadores ferroviários possivelmente tenha sido a de Santa Maria no ano de 1903, com características típicas de ajuda mútua, já que descartava qualquer vinculação com ações religiosas ou ideários políticos. Seus objetivos eram bem específicos, visando a solução pragmática das questões de amparo à saúde, educação e sustento familiar.

As formas e as práticas associativas, como foi o mutualismo, e acrescentamos também o cooperativismo, são experiências antigas vivenciadas pelos trabalhadores, que datam pelo menos da metade do século XIX em diante. Segundo Simão (1966, p. 16), o termo *cooperação*, desde final do referido século, não passava de uma “sobrevivência verbal”, que indicava apenas o conjunto de operários de uma determinada

⁴⁰⁰Entre os sócios fundadores estava o Engenheiro da Viação Férrea, Pedro Paulo Possenig, que na ocasião depositou a quantia de 300 mil réis, a maior entre os cotizadores iniciais. Nessa época a cidade dispunha apenas de duas casas bancárias, ou seja, Banco do Comércio e o Banco da Província, constituindo-se a Caixa Rural numa nova alternativa para a classe média local. Isso porque, financiava a compra de sementes, adubos, ferramentas e maquinários agrícolas, e fazia pequenos empréstimos para a compra de terras e terrenos, no intuito de melhorar as existências de seus associados (Ibidem, p. 142).

⁴⁰¹Outros exemplos ver em Silva Jr. (2002, p.190-195).

empresa ou uma categoria profissional interagindo nesse sentido. Essa foi a experiência, por exemplo, dos ferroviários gaúchos.

Contudo, também são experiências que fizeram aflorar uma série de críticas no contexto do próprio movimento operário internacional, especialmente no início do século XX, em função de análises políticas e ideológicas que influenciavam esse movimento, como se deu com suas correntes principais, ou seja, socialistas, anarquistas e marxistas.

2.4.1 O Associativismo Humanitário e Beneficente

Se difícil seria separar a ação social da política, pelos indícios apurados na produção historiográfica e nas fontes documentais de consulta pública, pode-se afirmar que os ferroviários do Rio Grande do Sul ao optarem em priorizar as ações sociais, deixaram mais ao interesse individual as preferências religiosas e os engajamentos políticos e ideológicos. O que não dizer ausência de politização do grupo profissional, nem mesmo de suas diferentes entidades, como poderá ser percebido ao longo desse trabalho.

Isso se demonstra já no início do século XX, quando o número de ferroviários no Estado alcançava algo em torno de 2.000 trabalhadores, os quais participaram de algumas paredes isoladas, localizadas em certos segmentos de linhas, e contando com um número pequeno de grevistas. Nesses episódios, a razão principal, como já referido, era de ordem financeira.

Isso se devia à verdadeira situação de miséria em que viviam nessa época, fato também comum a outras categorias. Portanto, suas mobilizações são especialmente para obtenção de ganhos salariais, ou quando muito como protesto pela demissão de companheiros⁴⁰². Como refere Lima (1998, p. 9-10): “O contato prolongado com colegas de serviço em locais de poucos recursos materiais, inevitável devido ao tipo de serviço, impelia o surgimento de uma solidariedade entre os funcionários, independente das

⁴⁰²A esse respeito, ver em Carone (1978) e Petersen (2001) o levantamento das greves no Rio Grande do Sul e suas motivações a partir das diferentes categorias profissionais.

diferenças individuais. Em caso de acidentes ou problemas familiares, eram aos colegas de serviço que se poderia recorrer”.

Como a questão central era a econômica, que atingia diretamente seu cotidiano, em vez de buscar a alternativa política de fortalecimento de partidos ou de sindicatos, trilharam o caminho direto de auto-organização social, através de entidades assistenciais num primeiro momento. Então, a “consciência de classe” ficava mais restrita aos interesses específicos da categoria, ou da “classe ferroviária”, em detrimento de uma desejada unidade do proletariado, segundo o desejado por algumas lideranças socialistas e anarquistas.

Segundo Fortes (1999, p. 174-174), há na historiografia uma estigmatização a respeito da questão “assistencial” no desenvolvimento do movimento operário gaúcho, em que “as sociedades de mútuo-socorro são entendidas como estágio pré-histórico do sindicalismo, correspondente a uma solidariedade espontânea gerada pela vivência coletiva dos infortúnios”, quando ainda não existiam direitos sociais consagrados ao proletariado. Assim, se foram débeis essas iniciativas no contexto geral do coletivo do proletariado brasileiro, como aduz o autor acima referido, conforme constatou em tal historiografia⁴⁰³, no caso dos ferroviários ela aconteceu ao inverso.

No coletivo do operariado ferroviário gaúcho o mutualismo e a beneficência foram perenes. Assim se sucedeu com as primeiras sociedades com esse caráter, e logo com a formação da cooperativa de consumo, construção de escolas e criação de clubes de futebol e de lazer que permitiram aos trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul obter um status diferenciado no contexto da sociedade gaúcha. Para Luca (1986, p.77), nas primeiras décadas do século XX, essas práticas já estavam bastante difundidas⁴⁰⁴.

Não só se criavam sociedades beneficentes entre os funcionários de uma mesma empresa, como também era muito comum a existência de mutuais entre os imigrantes, normalmente agrupando indivíduos de um mesmo país ou região, entre os operários que exerciam profissões similares, ou entre habitantes de um mesmo bairro. Sem dúvida, tais sociedades, em boa parte fundadas pelos

⁴⁰³Ver também Simão (1966, p. 159-199), que faz inúmeras referências ao movimento operário de São Paulo, com suas greves e formas de organização, o que comparativamente serve para análise do caso gaúcho.

⁴⁰⁴Em Rodrigues (1979, p. 6-8) encontramos vários exemplos das sociedades pioneiras do século XIX, a começar em 1836 quando foi criada a “Imperial Sociedade dos Artistas Mecânicos e Liberais de Pernambuco”. Ver também Simão (1966, p. 203-206) sobre as entidades mutuais existentes em São Paulo; no Rio Grande do Sul ver em Petersen (2001, p. 36; 39-53).

próprios interessados, devem ser encaradas como uma resposta à constante insegurança em que vivia o trabalhador.

[...] Todavia, não se deve detectar nessas atitudes finalidades altruísticas do patronato. As mutuais implicavam em considerável redução compulsória nos parcos salários dos operários, sendo que poucas vezes os trabalhadores encontravam alguma contrapartida prática em tal filiação.

Para retratar a realidade típica dos ferroviários, tomamos como exemplo algumas das suas várias iniciativas desenvolvidas em muitas cidades do Rio Grande Sul. No caso particular, por não ter sido possível uma pesquisa *in loco* noutras cidades de importância ferroviária, vamos tratar de entidades criadas em Porto Alegre, Rio Grande, Cruz Alta e principalmente Santa Maria, local em que aprofundamos a prospecção de fontes sobre a história dos trabalhadores da VFRGS, até porque foi a cidade ferroviária mais importante no contexto estudado, entre os anos de 1905 e 1957.

Conforme Petersen (2001, p. 40), baseada em informações do *Anuário Estatístico do Estado do Rio Grande do Sul*, de 1922, a primeira iniciativa mutual de caráter assistencial que contemplou os ferroviários gaúchos ocorreu em 1899 com a constituição da “Caixa de Socorros dos Empregados da Viação Férrea”, organizada na cidade de Porto Alegre. Contudo, essa foi uma iniciativa tomada pela empresa *Compagnie Auxiliaire* para ser obrigatoriamente adotada pelos empregados.

Segundo consta em VFRGS (Relatório de 1926, p. 126-27), a “caixa” era um serviço médico e de farmácia, muito semelhante ao sistema que também funcionava no Estado de São Paulo. Servia como auxílio ao pessoal doente ou inválido, sendo mantida pela contribuição de 1% sobre os vencimentos de todo o pessoal da Viação Férrea, descontado em folhas de pagamentos, valor complementado pela contribuição da concessionária, referente a 0,5 % da contribuição do pessoal.

Por conta da Caixa de Socorros, os ferroviários eram atendidos na Santa Casa de Misericórdia de Porto Alegre, no Hospital de Caridade de Santa Maria, na Santa Casa de Misericórdia de Pelotas e nos hospitais existentes em outras localidades que se dispusessem ao atendimento dos enfermos⁴⁰⁵. Como se percebe, tal iniciativa dos

⁴⁰⁵Ibidem.

patrões era apenas uma forma paliativa de contornar uma realidade problemática que se evidenciava em muitas localidades do Rio Grande do Sul⁴⁰⁶.

Já a primeira entidade organizada pelos ferroviários com intuito social, de caráter humanitário e beneficente, que não dependia de descontos compulsórios junto à empresa ferroviária, teve sua origem em Santa Maria no ano de 1903⁴⁰⁷.

Por ser uma das associações pioneiras, praticamente desconhecida e/ou desconsiderada nos relatos sobre a história ferroviária do Rio Grande do Sul, vamos identificar a seguir alguns de seus passos no período entre 1903 e 1909. A partir de então, somente conseguimos algumas referências sobre a entidade nos Relatórios da Viação Férrea⁴⁰⁸, e dos anos 50 em diante, quando pudemos consultar o livro de atas que registra os principais acontecimentos da sua história mais recente.

No dia 5 de setembro de 1903, na cidade de Santa Maria foi realizada uma “sessão de iniciativa” de operários que trabalhavam na Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruaiana, que contou com a participação de 32 pessoas reunidas na residência de José E. Denovaro, situada na rua “Silva Jardim”, nas proximidades da avenida “Rio Branco”⁴⁰⁹. Nesse encontro, aconteceu a intenção de fundar um “Grêmio Operário”. Na ocasião foram apresentados,

(...) como borrador uns Estatutos, tendo sido unanimemente aprovados excetuando-se o art. 6º que trata da mensalidade que ficou vigorando a um mil réis mensal e os aprendizes que ganham menos de dois mil quinhentos a quota de quinhentos réis por mês. Logo após o Sr. José Pareja pediu a palavra e fez uma breve mas eficiente alocação concitando a todos para ajudarem-se nos trâmites espinhosos do nascente grêmio. Logo após o senhor José Cazagrande em poucas, mas claras palavras, expôs que deviam todos ajudar a caixa do grêmio com donativos particulares. [...] Em seguida o Sr. José Denovaro, declarou que passava-se a eleger o Diretor e os demais membros que conforme os Estatutos constam de doze vigilantes, um para cada mês⁴¹⁰.

De imediato, foi aclamado por unanimidade como primeiro Presidente do “Grêmio Operário” o ferroviário José E. Denovaro e feita a indicação dos “Vigilantes” para os

⁴⁰⁶Até então os pacientes ferroviários da cidade de Santa Maria eram atendidos precariamente num galpão, localizado próximo à praça central da cidade. No local eram comuns operações de amputações em condições totalmente desfavoráveis de assepsia e havia carência de medicamentos.

⁴⁰⁷Não conseguimos apurar a existência de outras, com finalidade estritamente de beneficência voltada para o meio ferroviário, em anos anteriores.

⁴⁰⁸De 1920 até 1951.

⁴⁰⁹ Ver cópia da Ata da referida sessão em Anexo “G”.

⁴¹⁰ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 1**, de 5 de setembro de 1903. Sessão de Iniciativa, p. 3-4.

meses de setembro a dezembro de 1903, que deveriam prestar assistência aos necessitados de socorros. Ao final desse encontro, “(...) não havendo outros assuntos a tratar, foi encerrada a sessão, erguendo vivas ao Grêmio e a classe Operária”⁴¹¹.

Em que pese à falta de maiores detalhamentos nas atas que analisamos, como no caso da existência “dos estatutos” que são sempre referidos, é possível verificar nesse material inédito algumas pistas sobre a organização inicial dos ferroviários gaúchos no começo do século XX⁴¹².

Num primeiro momento, em reunião do dia 17 de outubro de 1903, os associados denominaram a Sociedade como “Grêmio de Socorros Mútuos”, cujos fins eram exclusivamente de ordem humanitária. Contudo, o sócio José Pareja propôs a troca do nome para “Associação Humanitária de Socorros Mútuos”, nome que foi aprovado como o oficial. Mais tarde, a denominação passou a ser “Sociedade Beneficente dos Operários da VFRGS” e definitivamente como “Sociedade Beneficente dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”.

Nessa ocasião foi eleita uma “comissão fiscal” composta pelos sócios Rodolpho Prins, Eduardo Garcia, Marcionílio S. Reis, José Pareja, Carlos Grau e Raphael Cuenca, que ficaram incumbidos de elaborar o estatuto da sociedade. Da mesma forma, decidiram os associados adotar providências em relação aos objetivos precípuos da entidade, pois avaliaram que os recursos das mensalidades eram exíguos, devido ao número diminuto de sócios. Assim, os primeiros socorros aos associados necessitados seriam feitos com auxílios extras, recolhidos por contribuição espontânea.

Outra questão pertinente foi a decisão sobre quem poderia fazer parte da Sociedade. Ficou deliberado que, no início, os sócios fundadores deveriam ser todos empregados da “Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana”. A partir de então, visando aumentar o quadro associativo, qualquer ferroviário poderia ser sócio⁴¹³.

Na reunião seguinte, ocorrida em 08 de dezembro de 1903, estavam presentes apenas 16 sócios. Número que demonstrava as dificuldades para participar de reuniões à noite, numa cidade minimamente iluminada e cujas distâncias das residências eram

⁴¹¹Ibidem.

⁴¹²O material vem a ser um livro manuscrito cuja numeração de páginas segue a sequência crescente normal. Porém, o mesmo não acontece com a numeração das atas que estão misturadas, compostas por atas das assembleias gerais e das reuniões de diretoria.

⁴¹³ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 2**, de 17 de outubro de 1903. Assembleia Geral, p. 4-6.

consideráveis. Na ocasião ficou decidido que a concessão de auxílios em caso de doença dos associados somente começaria a ser feita após 8 dias do acontecido, com uma ajuda de 1000 réis diários⁴¹⁴.

Após essa reunião, a próxima assembleia geral somente aconteceu em 18 de julho de 1904, pelo menos como ficou registrado. Na reunião considerada como “sessão extraordinária” foi levantado o problema da falta de dinheiro dos interessados para se associar, que tinham que pagar uma joia de 5 mil réis. Para resolver a questão, e assim contar com mais associados, decidiu a assembleia em suprimir os pagamentos em atraso de mensalidades e o das joias até o mês de setembro de 1904. Na ocasião foi feito um apelo ao pessoal ferroviário para se associar, inclusive foi providenciada a distribuição de 100 circulares aos “diversos companheiros” nos seus locais de trabalho⁴¹⁵. A intenção era fazer a “maior propaganda possível em prol da novel Sociedade Beneficente”⁴¹⁶.

No dia 18 de dezembro de 1904 [?], reuniram-se os sócios em Assembleia Geral para tratar de dois assuntos considerados vitais para a Sociedade: escolher um local para as reuniões e fundar uma escola noturna. Até aquele momento as reuniões aconteciam na residência do Presidente, local inapropriado pelo acúmulo de pessoas, e também pelo desejo dos associados em constituir um “curso de 1º ano” aos sócios e seus filhos, que “trabalhando não podem educar-se”, mas isso somente ocorrendo “quando os cofres estiverem mais reforçados”.

A sociedade ficava incumbida de fornecer o local para a aula noturna, bem como a luz, medida que exigiu a compra de 2 lampiões usados de propriedade do senhor Manoel Ribas, então funcionário graduado da *Auxiliaire*, bem como deveria fornecer os “utensílios” necessários aos alunos de forma gratuita. Entre os materiais constariam: “cadernos de escrita”; “os 1ºs livros”; “papel para desenho”; “modelos para desenho”; “tinta”; “lápiz” e “caneta”. Da mesma forma, a sociedade providenciaria o pagamento de um professor, ficando “os papéis necessários” por conta dos alunos⁴¹⁷.

⁴¹⁴Idem. Santa Maria. **Ata Nº. 3**, de 8 de dezembro de 1903. Segunda Convocatória, p. 6-7.

⁴¹⁵A dificuldade para reunir maior número de associados era comum a outras cidades do Rio Grande do Sul, como no caso de Porto Alegre, uma cidade em plena efervescência industrial, segundo o verificado por Fortes (1999, p. 184 – nota 19).

⁴¹⁶ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 4**, de 18 de julho de 1904. Sessão Extraordinária, p. 7-8.

⁴¹⁷In: ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Atas Nº. 11**, de 03 de setembro de /1905 - Sessão Ordinária - e **Nº. 9**, de 30 de abril de 1905 - Sessão Ordinária da Diretoria.

Outro assunto analisado nesta assembleia foi o aumento das diárias aos sócios socorridos, desde que os mesmos fossem contribuintes em dia com a sociedade, que passou para o valor de 1500 réis diários. Nesse intuito, em caso de “moléstias graves”, a “sociedade custeará um enfermeiro e pagará ao mesmo 2000 réis por noite”. Contudo, se a enfermidade se prolongasse por um período superior a seis meses, a Diretoria deveria tomar outras providências a respeito da concessão de auxílios já que os recursos eram ínfimos.

Em caso de morte de associado foi determinado todo um procedimento de apoio à família, para a realização das exéquias.

A Sociedade mandará as velas necessárias ao velório, destacando dois sócios que em comissão e pagos pelos cofres de donativos passarão a noite junto ao finado, estando aos dispor da família no que for preciso (3 mil réis para cada um). Um terceiro sócio, [para] tratar de todos os afazeres do sepultamento, estando ao dispor da família até o enterramento, que se despedirá da família, ou parentes, apresentando os pêsames em nome da sociedade (receberá 4 mil réis da conta especial “Caixa de Auxílios”)⁴¹⁸.

Entre tantos exemplos de casos analisados para a prestação de socorros, os quais bem atestam a difícil situação da maioria dos trabalhadores ferroviários naquela época, na reunião em apreço foi colocada em discussão uma proposta de caridade. A intenção seria um donativo para o ferroviário Alberto Krob por motivo de doença, considerado um “caso deplorável em que se encontra o dito ex-sócio e os seus atenuantes”⁴¹⁹.

Nesse caso, pode-se perceber a situação em ficavam estes operários, porque não podendo trabalhar, não recebiam salários enquanto estivessem enfermos. Assim, além de não conseguirem realizar o tratamento necessário para o restabelecimento da boa saúde, seus familiares ficavam sem qualquer tipo de amparo, sem falar na impossibilidade de fazer a contribuição mensal à Sociedade. Por isso, como não era assegurado nos estatutos, como podemos deduzir nas atas, os sócios em plena atividade na ferrovia se cotizavam para auxiliar os companheiros doentes ou mesmo desempregados.

⁴¹⁸A esse respeito ver Fortes (1999, p. 205-206), sobre práticas semelhantes, utilizadas pelos sindicatos no Brasil após 1930.

⁴¹⁹ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. **Ata Nº. 7**. Santa Maria, Atas da Assembleia Geral - 18 dez. 1904 (?), p. 10-13. Esse ferroviário, inclusive, havia participado das primeiras diretorias da Sociedade.

Por outro lado, previam os estatutos a eliminação de sócios em diferentes circunstâncias, o que possivelmente se dava por atrasos nas mensalidades ou na joia, e por comportamento moral inadequado. Mas, como vimos anteriormente, em muitos momentos, considerando-se a situação de total desamparo dos ferroviários, essa posição era revista, tanto para o bem do operário como para o da Sociedade, que precisava cada vez mais de sócios para poder constituir sua “Caixa de Auxílios”⁴²⁰.

Na época, até mesmo no contexto da Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS), cuja prioridade centrava-se na construção de uma conscientização política no meio operário, coerente ao decidido no plano nacional pelos Congressos Operários, eram admitidas as “obras secundárias”. Como aponta Fortes (1999, p.180-181), estas incluíam entre outras as Bolsas de Trabalho⁴²¹ e os “grupos beneficentes”. Estes últimos, para fazerem coletas quando houvesse necessidade.

Conforme consta no conteúdo da ata da reunião de 11 de agosto de 1906, o Presidente José E. Denovaro dirigiu-se à Assembleia Geral, formada por 51 sócios, conclamando que durante os debates e discussões os associados “(...) não se devam dominar por sentimentos egoístas e ponham acima de tudo a união e a harmonia sociais”. A preocupação do dirigente considerava a grande dificuldade de manutenção da Sociedade, pela pouca colaboração recebida para a sua administração.

Essa informação é de suma importância, pois deixa evidente que até aquele momento a entidade não recebia suporte algum da empresa concessionária, e muito menos havia por parte das autoridades governamentais apoio aos movimentos de organização dos ferroviários. Situação que somente começou a mudar a partir de 1907, quando foi aprovada a legislação que criava os sindicatos profissionais e as sociedades cooperativas no país. Medida que foi um alento às mobilizações dos trabalhadores, mesmo que em sua intenção também contivesse a identificação e manipulação dos grupos proletários organizados politicamente⁴²².

⁴²⁰Fundo comum, cujo dinheiro arrecadado era depositado como “poupança” na Caixa Econômica de Porto Alegre (Cf. consta em ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 8**, de 11 de março de 1905).

⁴²¹Iniciativa difundida no meio operário, em que os sindicatos de cada categoria ofereciam aos patrões uma lista com operários disponíveis, com certa semelhança às atuais “vagas” disponíveis no Sistema Nacional de Empregos (SINE), existente em muitas cidades do país. Conforme Donida (In: **Estudos**, 1964, p. 41), elas foram idealizadas na França em 1883, por F. Hiéron, quando este criou um “Comitê de Colocação”, aonde “muitos operários vinham informar-se para arranjar emprego”.

⁴²²Decreto Nº. 1.637, de 05 de janeiro de 1907.

Na mesma ocasião foi analisada a possibilidade de concessão de auxílio ao sócio Brasileiro Centeno, trabalhador do núcleo da Margem do Taquari, por motivo de estar o mesmo sendo processado. Contudo, houve recusa dos sócios nesse sentido, fazendo-se para tanto uma coleta entre os que desejassem ajudá-lo⁴²³, ainda que constasse nos Estatutos que “sempre que um sócio ficar preso e de conformidade com o art. 1º, § 2º, destacar-se [-á] um membro da Diretoria para defender e auxiliar no que for preciso”. Mas, não pudemos apurar em que circunstâncias isso ocorreria⁴²⁴. Possivelmente por ocasião das ações policiais durante os movimentos grevistas ou durante atos de protestos contra dirigentes da empresa, os quais tinham como respaldo as autoridades públicas.

Esse fato traz a luz outra questão vital que o movimento operário brasileiro do início do século XX insistia em suas demandas, que era o (des) amparo legal ao proletariado com o não cumprimento do estabelecido pelo Código Civil brasileiro, ou pela necessidade da aprovação de leis no Congresso Nacional de direitos aos trabalhadores. Estes em caso de demissão ou de punição pelos patrões, se viam sem qualquer tipo de garantia, além de não poderem contar com a defesa de um profissional do direito, devido a sua precária situação financeira⁴²⁵.

Pelas dificuldades da Sociedade em contar com número maior de sócios, em vista dos baixos salários dos operários e da rotatividade da mão-de-obra, em junho de 1907 a Assembleia Geral determinou que o montante de auxílio, em decorrência do falecimento de sócio passasse a ser na proporção de 1 e ½ % da sobra de capital da associação. Tendo direito a família do sócio há pelo menos um ano, inclusive extensivo para filhos de não casados. Já os sócios desempregados ficariam dispensados do pagamento de mensalidade até arranjarem trabalho⁴²⁶.

Contudo, na semana seguinte a Assembleia Geral deliberou fixar uma quantia de 60 mil réis a ser paga à família do associado morto. Essa determinação acabou criando

⁴²³ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 13** [pela sequência deveria ser Nº. 12], de 11 de agosto de 1906. Assembleia Geral, p. 19-20. Esse era o caso também do ex-sócio Pedro Machado, que “por achar-se em extrema miséria” recebeu uma ajuda de 50 mil réis (Ata Nº. 15, de 10/10/1906).

⁴²⁴Idem. Santa Maria. **Ata Nº. 17** – 08 de dezembro de 1905. Sessão Extraordinária da Diretoria, p. 60.

⁴²⁵A esse respeito, ver os trabalhos de Moraes Filho (1998) e Petersen (2001).

⁴²⁶ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 16**, de 7 de junho de 1907. Sessão Extraordinária, p. 23-24.

a prática do pecúlio, institucionalizado como contrapartida pelas contribuições feitas pelo associado em vida à entidade⁴²⁷.

Outra questão que por muitas reuniões pautou as discussões da Assembleia Geral e da Diretoria, foram os tipos de enfermidades a serem priorizadas. Numa primeira deliberação a decisão foi no sentido de atender qualquer tipo de doença. Esse foi o caso da sífilis, que era considerada uma das doenças mais comuns e sérias que afetava o operariado. Inclusive, nos “Estatutos” da Sociedade, no Art. 1º, § 1º, o tema era colocado em destaque. Conforme alocução do sócio Pedro Serra Malhapre, relatada em ata⁴²⁸:

(...) sendo de opinião que todo sócio que for atacado de moléstia ‘siphilis’ e que por não ter se tratado a tempo como é devido nestes casos ou por outra tendo relaxado o tratamento, e devido a isto obriga-se ao paciente a deixar o serviço, não deveria ser socorrido por higiene geral e por decoro da sociedade, outrossim era [de] opinião que todo aquele que tendo sofrido da ‘siphilis’ [e que] tivesse como resultado a origem desta moléstia, mas que sofrendo de outra qualquer, se bem originada da dita, era de opinião que fosse socorrido; desaparecendo a origem da ‘siphilis’ para socorrer a outra moléstia. (sic)

Porém, essa não era a mesma opinião do consócio João Alves Sabino em relação aos sífilíticos, que propugnava “socorrer em todos os seus períodos por ser moléstia contagiosa e hereditária e que, portanto, não tinham culpa os filhos das heranças de seus pais”. Assim, em função da divergência entre membros da Diretoria sobre o assunto, optou o Presidente pela votação secreta, através da escolha pelo sistema de esferas, ou seja, através de pelotas brancas (aprovação) ou pretas (desaprovação).

O resultado apontou a rejeição da posição de João Sabino por 6 votos contra 4. Portanto, os associados doentes de sífilis somente receberiam socorros para outras moléstias decorrentes da mesma, e “não os puramente sífilíticos”. A alegação era de que cada sócio deveria ser responsável em se cuidar, pois eram sabedores dos riscos da moléstia⁴²⁹.

A questão da sífilis ao longo de muitas décadas, somada à da tuberculose, pôs em evidência a promiscuidade existente entre os trabalhadores ferroviários. O que expunha também os locais insalubres de diversão e de trabalho, especialmente pelo frequente trânsito em áreas de prostituição, que no caso de Santa Maria estavam bem

⁴²⁷Idem. Santa Maria. **Ata Nº. 17**, de 15 de junho de 1907. Sessão Extraordinária, p. 25-26.

⁴²⁸Idem. Santa Maria. **Ata Nº. 8**, de 12 de abril de 1905. Sessão Extraordinária da Diretoria, p. 51-54.

⁴²⁹Ibidem, p. 52-53.

próximas às linhas férreas na periferia, ou eram atrativos próximos ao centro da cidade, aonde os trabalhadores deixavam parte dos seus parques salários e também da sua saúde⁴³⁰.

Em 1937, graças à iniciativa do farmacêutico João Daudt Filho, valendo-se da preocupação dos governos do Brasil e do Uruguai em proteger suas fronteiras, visando evitar a proliferação de doenças venéreas, o que era favorecido pelos acessos ferroviários, foi inaugurado um Dispensário em Santa Maria, dirigido pelo médico Eduardo Pinto de Moraes⁴³¹. Considerando-se os dados de 1941, em menos de quatro anos já haviam sido atendidas mais de quatro mil pessoas, cujo maior número era o de mulheres. Conforme Daudt Filho (2003, p. 149), “o diretor, por maneiras suasórias, conseguiu que todo o meretrício da localidade se matriculasse e se submetesse aos exames clínicos, (...) verificando que a maioria dessas infelizes mulheres eram contagiantes!” (sic)

Soma-se a essas duas doenças outra que abalava famílias inteiras, como era o caso da varíola, enfermidade muito comum entre as famílias operárias⁴³². Veja-se o drama relatado pelo correspondente da Sociedade, da Margem do Taquari, onde naquele local o sócio Delfino Marques estava “passando por deplorável circunstâncias devido a falta de recursos, pois estava impossibilitado de trabalhar desde o dia 17 do corrente [1905], havendo sofrido a perda de seus quatro filhos (varíola)”⁴³³.

Há que se destacar, que além dessas doenças, a peste bubônica em 1912, espalhou terror entre a população santa-mariense ocasionando 18 mortes e a tomada de medidas consideradas drásticas, inclusive com a queima de casas. Muitas pessoas acabaram abandonando a cidade. A doença se espalhou a partir de uma padaria localizada na avenida “Rio Branco”, cuja origem foi uma carga de farinha vinda de Santa

⁴³⁰Sobre alguns “dancings” e a vida noturna na cidade, ver o trabalho de Machado (1982). Em relação às medidas tomadas a esse respeito, pelos patrões e governos estaduais e federal no Brasil, sendo entre outras as de saúde e de eugenia, ver o trabalho de Silva (1999, p. 117-123).

⁴³¹Mesmo em São Paulo, devido ao transporte ferroviário ter acesso ao Porto de Santos e às fronteiras da Bolívia e Paraguai, os serviços de desinfecção de vagões eram constantes. Sobre isso, ver o trabalho de Calvo (1994, p.36).

⁴³²No Jornal “Democracia Social” de Pelotas, edição de 19.09.1893, p. 2, são encontrados comentários sobre receitas populares e algumas experiências médicas para combater a doença (In: Petersen e Lucas, 1992, p. 121-123).

⁴³³ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 13**, de 25 de dezembro de 1905. Sessão Extraordinária da Diretoria, p. 57.

Fé, na República Argentina⁴³⁴. Mais tarde, em 1918 aconteceu o surto de “gripe espanhola”, que matou milhares de brasileiros, inclusive em Santa Maria⁴³⁵.

Entre outros assuntos debatidos no decorrer das reuniões dos ferroviários, em função dos poucos recursos disponíveis pela Sociedade, estava o de que sócios inadimplentes não poderiam receber socorros, e também como seria possível controlar a situação daqueles aceitos em outras cidades que não a de Santa Maria. Mas, o assunto mais discutido foi o fracasso da aula noturna, em função do número reduzido de alunos, num máximo de 14 registrados. E disso terem resolvido os associados pela venda dos utensílios “em proveito do estandarte que a sociedade pretende mandar fazer”⁴³⁶. A falta de recursos era questionada por alguns sócios, que não concordavam que a Sociedade tivesse como preocupação principal reunir grande soma de capital, mas sim prestar benefícios aos associados⁴³⁷.

Como decorrência do fracasso da aula noturna, também caiu por terra a ideia de criação de uma biblioteca, que seria organizada na peça de um chalé, a ser construído em terreno doado pela *Compagnie Auxiliaire*. Porém, parece que pelos custos, a sede da Sociedade não foi construída naquele momento.

Ainda a salientar, não encontramos nenhuma referência a essa Sociedade Humanitária dos operários ferroviários no material bibliográfico consultado. Nem mesmo os autores santa-marienses fazem qualquer referência à mesma. Resta uma pesquisa a ser feita em jornais da época⁴³⁸.

⁴³⁴Cf. Beltrão (1979, p.469-472). Sobre isso ver também **BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT- Reports Listed by Province**, Mensagens Governos do Rio Grande do Sul 1889-1930).

⁴³⁵Não encontramos registro do número de mortos na cidade. Conforme Beltrão (1979, p. 497) e Kickhofel (2000, p. 201-202), colégios, salas de cinematógrafos, casas de comércio e igrejas foram fechados para evitar aglomerações públicas. De acordo com Hochman (1993, p. 52) as estatísticas sobre mortes foram censuradas, mas os cálculos de falecimentos somente no Rio de Janeiro (na época Distrito Federal) teriam alcançado o número de 15 mil pessoas.

⁴³⁶A questão do estandarte, bem como o uso de medalhas em atos em que a sociedade se fazia representar, evidencia a importância aos símbolos e dos procedimentos, muito parecidos às cerimônias da Maçonaria, na época em franco desenvolvimento na cidade de Santa Maria como aponta Beltrão (1979). Da mesma forma, como se observa em Fausto (2000, foto nº.3) era comum as categorias profissionais apresentarem seus estandartes nas manifestações públicas como forma de identificar o segmento ao qual pertenciam.

⁴³⁷ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. Santa Maria. **Ata Nº. 19** – 07 de setembro de 1907 – sessão ordinária; **Ata Nº. 20** – 19 de agosto de 1908 – assembleia geral; **Ata Nº. 21** – 14 de setembro de 1908 – sessão de posse; **Ata Nº. 28** – 11 de março de 1909 – assembleia geral (p. 29-33; 34-39).

⁴³⁸Nem mesmo o historiador Romeu Beltrão (1979) que se valeu de notícias de jornal para escrever sua obra, comenta sobre a fundação da sociedade no ano de 1903.

Na intenção de verificar a participação de seus sócios em reuniões, encontros e congressos de operários, bem como em outras entidades, como na FORGS ou em partidos políticos, destacamos os nomes de José Cazagande⁴³⁹ um dos sócios fundadores, e José Engler⁴⁴⁰, tesoureiro da Sociedade em 1904, que possivelmente sejam os mesmos nomeados por Beltrão (1979, p. 476; 500), respectivamente, como fundador da coligação operária denominada “União Operária Santamariense” no ano de 1913 e presidente da “União dos Trabalhadores de Santa Maria”, filiada da “União Geral dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul” (UGT), no ano de 1919⁴⁴¹.

E, também por Petersen (2001, p. 110), no caso de José Engler, como integrante e organizador do “Club 1º de Maio” da Margem do Taquari ainda no ano de 1897, uma entidade política constituída por operários socialistas, e por Isaia (1983, p. 72)⁴⁴², numa foto em que é identificado como “sub-chefe das oficinas de Santa Maria”.

Portanto, os ferroviários, contando toda uma série de dificuldades, iniciaram nos primeiros anos do século XX uma obra assistencial e beneficente que foi sendo sedimentada no decorrer das décadas que se seguiram. Mesmo dependendo muitas vezes do beneplácito das empresas concessionárias, inclusive com ajuda material, também procuraram agir de forma independente, como foi o caso da “Sociedade Humanitária de 1903”.

2.4.2 Outras Iniciativas Mutuais Precursoras

Disso resultou que a partir de 1908 outras iniciativas passassem a ser discutidas no meio laboral ferroviário, cujos resultados logo apareceriam. Assim foi com as

⁴³⁹Conforme consta no trabalho de Kickhofel (2000, p. 35-41; 59; 63; 72-73) esse nome aparece como um dos primeiros confirmados à religião anglicana (no ano de 1901), que se instalara na cidade em 1900. Também aparece ligado aos primeiros anos da “Irmandade de Santo André” (fundada em 28 de novembro de 1901), onde era um dos participantes assíduos, e através de sua esposa Amália Cazagrande à “Sociedade Auxiliadora de Senhoras” (fundada em 17 de junho de 1903), destinada a ser uma “classe de bordados e de costuras”; e auxiliar na construção do Templo da futura Igreja Episcopal (inaugurado em 11 de novembro de 1906), da qual fez parte da Comissão de Construção, e onde trabalhou como carpinteiro.

⁴⁴⁰Seu nome também aparece na fundação do “Syndicato Ferroviário” de 1913, que deu origem à Cooperativa dos Ferroviários do Rio Grande do Sul.

⁴⁴¹Segundo Beltrão (1979, p. 504) era uma entidade considerada de “tendência comunista”. Conforme Petersen e Lucas (1992, p. 225), na verdade, era uma entidade anarquista de caráter sindicalista.

⁴⁴² In: **Santa Maria – Livro Guia Geral**.

Sociedades de Amparo Mútuo, Cooperativa de Consumo e Caixa de Aposentadoria. Como comprova Fortes (1999, p.186), a “realidade particular dos ferroviários, certamente entre as categorias com o sistema de benefícios mais amplos do país, incluindo Caixas de Aposentadoria e Pensão que se transformaram em modelo para a reivindicação dos demais trabalhadores”⁴⁴³.

Da mesma forma, outras entidades beneficentes e mutuais foram criadas em núcleos ferroviários do Estado. Por exemplo, no ano de 1928 foi constituída na cidade de Rio Grande a “Associação Beneficente dos Ferroviários de Rio Grande”, na cidade de Garibaldi a “União Recreativa dos Empregados de Garibaldi” e em Bagé a “Sociedade de Cultura e Beneficência de Bagé”, estas duas últimas referidas em VFRGS (Relatório de 1931, p. 305 e 1932, p. 305). Como afirma o ferroviário aposentado Estenio Guaraci de Abreu Lima “(...) era às vezes numa reunião, numa festa e ali mesmo já era resolvido – presidente, vice, secretários e tesoureiros; depois os conselhos e os convites aos amigos, e assim se formava as sociedades, que depois estipulavam os benefícios; (...) e as funções que cada uma deveria fazer, como social, beneficente, reivindicações (...)”⁴⁴⁴.

Dessas outras Sociedades apenas conseguimos os Estatutos da Associação Beneficente dos Ferroviários de Rio Grande. Entidade que era “constituída de indivíduos ferroviários, sem distinção de nacionalidade nem classe, aposentados pela Caixa de Aposentadorias Pensões dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e funcionários da Cooperativa dos E.V.F.”⁴⁴⁵. Como fins da Sociedade estavam os auxílios aos associados “enfermos e impossibilitados de exercer suas atividades no trabalho com uma diária correspondente a sua contribuição mensal, um pecúlio em caso de falecimento, pago pela *Caixa Especial*⁴⁴⁶, conforme se acha exarado nestes estatutos e protegê-lo em caso de calamidade doméstica”⁴⁴⁷.

⁴⁴³Um exemplo disso, tendo como local Santa Maria, em 1913 foi fundada a Sociedade União dos Caixeiros Viajantes do Rio Grande do Sul (SUCV), que veio a se constituir numa das principais entidades de classe do Estado, representativa dos trabalhadores que intermediavam a venda de produtos para o comércio. Segundo Marçal (1985, p.12) a “Musterreiter” de 1885 foi a primeira associação dos caixeiros-viajantes criada em Porto Alegre.

⁴⁴⁴Questionário respondido em 02 dez. 2002.

⁴⁴⁵Conforme Art. 4º dos seus estatutos (ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DOS FERRVOVIÁRIOS DE RIO GRANDE. **Estatutos**, Rio Grande, 1932, p. 3-4).

⁴⁴⁶Deduzimos que essa “caixa”, semelhante à criada em Santa Maria em 1905, era destinada a constituir um fundo para o pagamento das obrigações estatutárias da Sociedade, ou seja, de enfermidades e pecúlios de morte e invalidez.

⁴⁴⁷ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DOS FERRVOVIÁRIOS DE RIO GRANDE. **Estatutos**, Rio Grande, 1932, p. 3-4.

A idade máxima para admissão de sócios em Rio Grande, conforme o Art. 5º era de 55 anos. Não havia menção para a idade mínima, mas o sócio deveria residir na cidade ou ser aceito como “contribuinte”⁴⁴⁸. Os valores das mensalidades eram de acordo com a categoria dos sócios, ou seja, os “efetivos” divididos em “A”⁴⁴⁹ e “B”, conforme o vencimento de suas horas de trabalho, do que pagavam de 2 a 3 mil réis de mensalidade, mais 1 mil réis de cotização à *Caixa Especial*, quando de sua admissão e nas ocasiões de falecimento de um sócio⁴⁵⁰.

Entre os motivos para exclusão dos associados, segundo o Artigo 21, alínea “e”, estava o de “praticarem atos contrários à moral e bons costumes, abandonando os meios de vida honesta”⁴⁵¹. Exigências muito parecidas às que constavam na Associação Humanitária de Santa Maria. Em relação a isso, Bilhão (1996, p. 195-196) pondera que “a vida de cada trabalhador será partilhada, preferencialmente, entre dois polos, o de seu trabalho e o de sua família”. Afora esses dois locais, em que passa grande parte do dia, o tempo restante seria destinado ao lazer, ou nos seus engajamentos sociais e políticos. Contudo, no caso dos ferroviários gaúchos, assim como aconteceu com várias outras categorias profissionais, a opção foi pela família e associações beneficentes e recreativas.

Já na perspectiva dos Círculos Operários, entidades propugnadoras de uma visão política conservadora e assistencialista, o trabalhador deveria ocupar seu tempo em sua residência, “trabalhando”, “conseguindo rendas eventuais” e “espiritualizando a vida da família”, e nas atividades do próprio círculo, com “leituras amenas”, “aulas de aperfeiçoamento” e “sessões diversivas”⁴⁵².

Mesmo fugindo a uma possível regra diretiva do conjunto do proletariado gaúcho, era evidente que o meio ferroviário, pela sua importância estratégica no desenvolvimento do país, e por contar com um operariado expressivo, inicialmente reconhecido como ignorante, analfabeto e não politizado, era um dos setores visados pelos ativistas, especialmente os anarquistas e comunistas, mas também pelos “circulistas”. Isso era perceptível em todo o país, como é possível a verificação nos casos de São Paulo, Minas

⁴⁴⁸Ibidem, p. 4.

⁴⁴⁹Nessa categoria estavam incluídos os sócios “contribuintes”, aqueles que não residiam na cidade de Rio Grande, mas reconhecidos pelo Art. 9º do Estatuto (p. 9-10).

⁴⁵⁰Ibidem, p. 6-7.

⁴⁵¹Ibidem, p. 12.

⁴⁵²Conforme tese apresentada pelo Círculo Operário de Pelotas, no 2º Congresso dos Círculos Operários do Rio Grande do Sul, no ano de 1936 (In: Petersen e Lucas, 1992, p. 468-473).

Gerais, Rio de Janeiro e Ceará⁴⁵³. Assim, no dizer de Bilhão (1996, p. 210), “o movimento operário convive, portanto, com a solidariedade e o afeto. E esses são componentes importantes, que merecem ser incorporados em nossos estudos sobre a memória operária brasileira”.

Nessa linha de reflexão, entre a ação no trabalho, a vida familiar e as opções políticas e associativas, a Igreja também desponta com um papel destacado junto ao operariado brasileiro, em cujo trabalho de catequese fará aparecer o lado do “afeto”, na eterna luta do “bem” contra o “mal”. A visão de harmonização social da instituição religiosa, baseada na ideia de unidade divina, moral elevada e de respeito à autoridade secular romana, foram elementos decisivos, juntamente com as políticas de “bem-estar social” protagonizadas pelo Estado, para refrear as atitudes mais radicais dos trabalhadores em seus intuitos de mudanças profundas na sociedade burguesa⁴⁵⁴.

Como detectou Silva Jr. (2002), a Igreja Católica sempre exerceu influência sobre as sociedades de socorros mútuos, mesmo sendo difícil, na visão do autor, a identificação da regularidade das condutas da instituição nesse sentido. O documento que começou a orientar tais condutas foi a Encíclica *Rerum Novarum* de 1891, que teve influência a posteriori no chamado “circulismo católico”.

Exemplo típico dessa inserção católica no meio operário aconteceu com os ferroviários do Rio Grande do Sul. No caso da cidade de Santa Maria, esse papel foi desempenhado pelos “irmãos Maristas” e pelas “irmãs Franciscanas”, e também noutros municípios em que essas ordens atuavam. Especialmente através do “circulismo”, educação e orientação familiar, que influíram em muitas gerações de burgueses e de proletários.

Como referido anteriormente, um dos seus expoentes no meio ferroviário foi o irmão Estanislau José⁴⁵⁵. Seu trabalho junto aos funcionários da Viação Férrea iniciou em 1932 e suas ações na área da educação foram basilares para a afirmação dos ferroviários humildes no contexto imagético da “classe ferroviária”.

Se a opção dos ferroviários gaúchos foi pela orientação do ensino confessional, essa não era a orientação predominante nos congressos operários. Segundo discussões

⁴⁵³Ver os trabalhos de Célia Calvo (1994), Cid Carvalho (2001), Batistina Corgozinho (1989), Lílíana Garcia (1992) e César Lemos (2000).

⁴⁵⁴Sobre esse assunto ver Malatian (1990, p. 24-25).

⁴⁵⁵ Cf. Máximo (1979, p. 03), teve como nome de batismo Karl Joseph Gold. Nasceu em 9/11/1886, em Oberkochen-Aalen, na Alemanha.

e decisões destes congressos, caberia aos sindicatos prover de meios educacionais e de lazer os trabalhadores, para “livrar os nossos filhos do ensino ultrapatriótico do Estado e das mentiras do ensino religioso (...)”⁴⁵⁶. O mesmo valeria para o lazer, somente sendo admitido no âmbito do sindicato, através de peças de teatro, poesias, palestras, através dos centros dramáticos e instrutivos⁴⁵⁷. Isso, porque, segundo os anarquistas, a “população ainda está impregnada de ideias de escravos (...)”⁴⁵⁸. E, nessa época, por volta de 1913, segundo Pinheiro e Hall (1979, p. 127-128) “o Estado começava a ensaiar a articulação do movimento operário, através dos *pastores de um socialismo amarelo*”⁴⁵⁹.

2.5 Política no Meio Ferroviário

Essa era uma fase onde se acirravam as questões ideológicas no movimento operário gaúcho, especialmente entre os anarquistas e comunistas. Mas também o momento em que os ferroviários foram buscar guarida no governo estadual para o encaminhamento de suas demandas.

Com isso, preferiram separar as lutas políticas do proletariado gaúcho em relação aos interesses do coletivo profissional, deixando à estrita decisão individual e privada de cada ferroviário o que fazer. Conforme Kliemann (1977, p. 237), baseada em notícia do Correio do Povo, edição de 7 de agosto de 1917, “[...] Os operários da Viação, (...), fizeram questão de separar seu movimento das correntes políticas e ideológicas. Quando foram acusados de estarem sendo orientados por anarquistas e federalistas, procuraram a imprensa e o governo do estado para esclarecer devidamente a situação”⁴⁶⁰.

⁴⁵⁶Segundo Congresso Operário Estadual de São Paulo de 1908 (In: Pinheiro e Hall, 1979, p.105).

⁴⁵⁷Ibidem, p. 92.

⁴⁵⁸Ibidem, p. 109. Os anarquistas consideravam que a propaganda de suas ideias não era bem entendida pela maioria dos “companheiros”, ou porque estes tinham medo de tais ideias, “pelo que apregoa o padre no púlpito, pelo que escrevem os jornais burgueses (...)” (In: Pinheiro e Hall, 1979, p. 128).

⁴⁵⁹Conforme Donida (In: **Estudos**, 1964, p. 46), o termo provém dos “sindicatos amarelos”, sindicatos cristãos independentes que desapareceram na França em 1899. “No dia da fundação, os vidros de sua sede foram quebrados pelos operários a golpes de pedra. Os orifícios foram tapados com papel amarelo, símbolo da união com os interesses patronais e da traição dos interesses do operariado”.

⁴⁶⁰Como visto anteriormente, Bak (1998), considerando as diferenças políticas entre castilhistas e federalistas no Rio Grande do Sul, pondera que a greve de 1917 extrapolou os interesses específicos dos ferroviários, o qual agregou outras parcelas da sociedade, cuja “unidade de classes” visava atacar a administração norte-americana da viação férrea, mas que no fundo era uma expressão das questões políticas regionais.

Possivelmente nesse episódio tenha atuado o personagem identificado por Bilhão (1996, p. 202-204; 206), conhecido como Zenon Budaszewski⁴⁶¹. Era um autodidata conhecedor de química que havia estudado em uma escola alemã na Europa, porque lá havia nascido, e como imigrante residiu no Rio Grande do Sul. Trabalhou inicialmente em Pelotas, e depois foi funcionário da Viação Férrea atuando em Santa Maria, de onde saiu para morar no Rio de Janeiro, cidade em que acabou obtendo o diploma de químico industrial em 1928. Segundo o relato de seu filho:

(...) em Pelotas onde trabalhava na Arno, Zenon foi localizado pela polícia, e os camaradas anarquistas perceberam isto, e aconselharam que ele saísse, e de lá foi para Santa Maria, onde nasceu minha irmã Laura (...).

O motivo das perseguições é que ele chegava nesses lugares e o prelo começava a funcionar, e isso agitava muito o lugar; e foram lugares já tradicionalmente agitados, que já tinham um movimento operário em curso; o prelo do Zenon era um meio de expressão e agitação, esse prelo foi até Santa Maria. Me lembro do prelo do Zenon trabalhando e da Eulina ajudando. Em Santa Maria Zenon passou a trabalhar na Viação Férrea, que ainda não era do governo. Ele não tinha crime, o crime era a própria agitação. Lá em Santa Maria o prelo foi apreendido. Em 24 horas a família foi colocada com todos os seus trastes num vagão especial da Viação Férrea, vigiado, e deixado na cidade de São Paulo.

[...] Fomos metidos dentro do vagão à força, na verdade fomos expulsos na maior arbitrariedade (...).

O típico desses anarquistas que eu conheci, muitos deles meus tios e tias, é que eles não eram membros da classe dominante que desciam à classe operária, eles eram operários que subiam à classe média, e que eventualmente passavam até a ser indivíduos ricos, por serem detentores de um saber, de uma especialização profissional pouco difundida.

[...] O Zenon nunca foi um dirigente sindical, ele era o organizador, um agitador, mas nunca participou da direção de sindicato ou da FORGS; ele falava na frente das fábricas fazia, como fazem hoje, os piquetes.

Até o início dos anos 20, as greves ferroviárias foram ainda persistentes, como a que aconteceu em 1919, abrangendo as cidades de Santa Maria, Porto Alegre, Montenegro Gravataí e Passo Fundo, quando operários dos escritórios da Viação Férrea em protesto contra demissão de companheiros paralisaram suas atividades. Mas, lentamente, depois de oferecer uma mão, com a outra o governo estadual de Borges de Medeiros começou a aplicar um torniquete nos movimentos paredistas ferroviários. Uma

⁴⁶¹O seu filho Marat Martins Budaszewski foi entrevistado pela autora em 21 de junho de 1996, quando fez várias referências a respeito da vida de seus pais Zenon e Eulina

das medidas foi o fechamento das associações operárias de caráter político, justificado pelo texto do artigo 21, III, do Código Civil⁴⁶².

Esse era o caso, entre outros, da “União dos Trabalhadores de Santa Maria”, filiada à “União Geral dos Trabalhadores” do Rio Grande do Sul, cujo presidente José Cazagrande, constituiu-se num ativo interlocutor no meio ferroviário. Mesmo com restrições, em 1920 aconteceu o 2º Congresso Operário do Rio Grande do Sul, realizado em Porto Alegre, no qual os santa-marienses tiveram ativa participação⁴⁶³.

Possivelmente como decorrência do 2º Congresso Operário, evento que havia sido preparado em Santa Maria, e que contou entre outros como a participação da liderança comunista de Abílio de Nequete, em 1921 os caldeireiros das oficinas da Viação Férrea paralisaram suas atividades. A greve ocasionou o fechamento temporário das oficinas, fato que imobilizou temporariamente o transporte ferroviário no Estado.

Cessada a greve, que parece ter sido uma das poucas realizadas com caráter político bem definido, os líderes foram todos demitidos e ficou proibida a admissão de filiados à União Geral dos Trabalhadores na VFRGS, “por ser foco de greves, desordens e perturbações da vida operária”⁴⁶⁴.

Segundo Simão (1966, p. 110), “a frustração das expectativas do proletariado, depois dos esforços despendidos nas greves de 1917 a 1919, deve ser juntada à situação do mercado de trabalho, tendo em vista a explicação do decréscimo das greves interprofissionais generalizadas na década de 1920. Aliás, os efeitos do malogro de tais ações coletivas sobre a psicologia do operariado é fato geralmente observado, tendo sido muitas vezes apontado pela imprensa operária”. Mesmo assim, no ano de 1923, um grupo de ferroviários do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná fundaram a “Confederação Sindicalista Cooperativista Brasileira”, ao que parece ligada à UGT, cuja intenção seria fortalecer a categoria com a reunião de trabalhadores dos três Estados⁴⁶⁵.

Nesse ínterim, os acontecimentos da Primeira Guerra Mundial e suas consequências ocasionaram uma mudança global nas formas de ação e estruturação do trabalho de vários países, até mesmo naqueles que não sentiram de imediato seus

⁴⁶²Cf. Petersen (2001, p. 363).

⁴⁶³Cf. Beltrão (1979, p. 500). Detalhes sobre esse Congresso ver em Petersen e Lucas (1992, p. 225-232).

⁴⁶⁴Ibidem, p. 504.

⁴⁶⁵Sobre as uniões operárias ver Rodrigues (1979, p. 37-39).

efeitos. Conforme Cano (1993), o Brasil teve reflexos importantes no campo econômico, e também nas formas de organização da sua vida social. Tal contexto de mudança culminou nos movimentos sociais na década de 20. Esses movimentos, que se restringiram às grandes capitais, causaram forte pressão no cenário das decisões políticas e geraram outra compreensão por parte das elites, daquilo que os socialistas denominavam de “questão social” ou “questão operária”, e que viam nas ações parlamentares sua solução.

Mesmo assim, de acordo com Wanderley Guilherme dos Santos (1998), José Murilo de Carvalho (2001) e Ângela de Castro Gomes (1988), avanços aconteceram, partindo das iniciativas tomadas pelos próprios trabalhadores, num processo reconhecido por estes autores como “natural”.

Para uma melhor compreensão dessa fase, das conjunturas que compunham os espaços dos campos político, social e econômico, a análise de Gomes (1988) situa bem a questão operária brasileira, isto é, o chamado processo histórico de constituição da classe trabalhadora como ator político no curso do final do século XIX até pelo menos metade do século XX. Para isso, a autora pondera que é necessário lidar com a construção do conceito de cidadania, isto é, “com a questão de extensão da cidadania aos setores populares”. Fato que determina sua ligação à trajetória de democratização no Brasil e na América Latina, inserida no contexto de regimes liberais⁴⁶⁶.

Valendo-se das interpretações de Wanderley Guilherme dos Santos sobre o tema da cidadania e do liberalismo no Brasil, a autora em foco trata da práxis de uma “cidadania regulada”. Cidadania definida pelo Estado, a partir das leis sobre direitos sociais para aqueles participantes do mundo da produção e, também, porque a classe trabalhadora no Brasil foi enquadrada como ator político num projeto estatal que ficou conhecido por “trabalhismo” brasileiro⁴⁶⁷.

Contudo, a adoção desse projeto trabalhista quebrou um processo natural que vinha acontecendo no Brasil desde as últimas décadas do século XIX e ganhava força no decorrer da primeira república, processo esse realizado pelos próprios trabalhadores. Aqui parece estar outra questão fundamental, pois a constituição de uma “nova” ideologia

⁴⁶⁶Ibidem, p. 6.

⁴⁶⁷Ibidem, p. 6-7.

– a “trabalhista” – serviu para aplacar as demais tentativas de organização e luta política do proletariado brasileiro⁴⁶⁸.

Restou como opção radical de luta dos segmentos proletários, em que pese todas as suas limitações, organizacionais e ideológicas, a perspectiva comunista, que desde os anos 20, logo após as suas primeiras articulações e ações no país, foi implacavelmente combatida pelo Estado e por suas elites oligárquicas e burguesas.

Assim, nesse contexto, no Rio Grande do Sul os destaques são para os Congressos Operários de 1925 e 1927, respectivamente o 3º e 4º organizado no Estado. Conforme Loner (1997, p. 25-27), no 3º Congresso acontecido em Porto Alegre, os anarquistas procuraram afastar qualquer tipo de representação partidária do contexto das discussões. Era uma fase de aprofundamento das contrariedades em relação às organizações sindicais e eclesiais, e o foco principal era o Partido Comunista em ascensão.

Já no final da década, os comunistas começaram a se afirmar perante o proletariado, situação que propiciou a criação da Confederação Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul, no ano de 1929, numa fase de reativação das entidades sindicais a partir dos exemplos da cidade de Porto Alegre.

Anteriormente, no contraponto político e ideológico da década em análise, o Partido Republicano Rio-grandense (PRR) havia fundado em 1923 a Liga dos Operários Republicanos⁴⁶⁹. Em Santa Maria, devido à presença de número elevado de trabalhadores ferroviários, da indústria e do comércio, surgiu o Centro Republicano Operário no ano de 1924, de formato conservador que visava agremiar operários para ativamente se inserirem nas lutas políticas na defesa de suas aspirações⁴⁷⁰.

Entretanto, nesse contexto, não são encontradas manifestações ou participações explícitas dos ferroviários. Apenas referências na imprensa oficial, isto é, no jornal “A Federação”, tratando das ações depredatórias dos *assisistas* nas linhas férreas, privando o sustento dos operários do setor e colocando-os numa situação de miséria, depois dos mesmos terem sido amparados pelo governo estadual⁴⁷¹.

⁴⁶⁸Sobre essa questão ver os trabalhos de Bodea (1980; 1992) e de Gomes e D’Araújo (1989).

⁴⁶⁹Sobre a conjuntura da Revolução em 1923 e a participação dos operários, ver Petersen e Lucas (1992, p. 249-258; 295-303).

⁴⁷⁰Cf. Loner (1997, p. 27-28) e Beltrão (1979, p. 520).

⁴⁷¹In: Petersen e Lucas (1992, p. 254-258).

Nesse momento também aparece o posicionamento político-legalista do jornal “O Ferroviário”, citado pela “A Federação” como o “órgão do operariado da Viação Férrea”, que em sua edição de 17 de junho de 1923 faz defesa veemente da VFRGS no tratamento da empresa em relação à COOPFER e dos atrasos dos pagamentos de salários do pessoal, causados pela revolta dos *assisistas*. Afirma o jornal, em determinado momento, que “os operários da Viação Férrea têm quem os guie e não precisam, portanto, de protetores improvisados, que visando interesses puramente políticos, não pugnam, como querem fazer crer, pelo interesse da classe. [...] Estejam, portanto, tranquilos os políticos da cruzada ‘libertadora’ que os operários da Viação Férrea não os acompanharão nunca. A nossa divisa é a ordem!”⁴⁷².

Fica evidente que tal órgão de imprensa fazia parte do apoio declarado ao governo de Borges de Medeiros, cuja “palavra” dos ferroviários era aquela que concordasse com os valores e as ações do poder constituído. Conforme Gomes (1988, p. 10-11), o Estado, pós 30, faz de tudo para apagar da memória operária aquilo que arduamente construiu a partir de 1900, inclusive seus direitos de manifestação. A estratégia para tal era constituir uma “nova palavra”, emitida pelo Estado, onde o valor do trabalho ligar-se-ia às possibilidades de ascensão social e de construção de um estatuto de amparo social.

No caso do Rio Grande do Sul, acompanhando a trajetória do movimento operário gaúcho, que despontou intensamente a partir dos acontecimentos da greve geral de 1917, o governador Antônio Augusto Borges de Medeiros, citado por Petersen (2001, p. 326-328), deixa muito evidente que através da lei o operariado teria assegurado o que tanto aspirava.

[...] Nenhum regime político, nenhum Estado do Brasil facilita melhor do que as leis do Rio Grande do Sul republicano a incorporação definitiva do proletariado à sociedade.

Não se tem limitado as instituições rio-grandenses a uma série regular de disposições salutares em favor da classe operária. Toda a vez que se tem tornado mister a interferência dos dirigentes em conflitos de interesse entre operários grevistas e seus patrões ou as empresas respectivas, o governo do Estado não só tem respeitado o direito de greve, de reunião, toda a estratégia de defesa dos operários modernos, atendendo os elementos políticos dessa grande questão social com a maior justiça e prudência, como facilitado a reivindicação de seus direitos de ordem material e moral.

[...] As greves até aqui haviam assumido um caráter pacífico. O nosso operariado liquidou sempre dentro da lei as suas questões, regulando-se os desacordos entre patrões e operários sem ou com a intervenção cordata do governo, com resultados felizes para estes últimos.

⁴⁷²Ibidem, p. 255-258.

Portanto, era confiar na palavra e nas ações dos governantes preocupados com os direitos sociais de amparo aos trabalhadores, e assim não ter que se preocupar com organizações sindicais, ligas de defesa popular ou inserção em partidos políticos. Com o tempo, uma significativa parcela das lideranças do movimento operário gaúcho consentiu que as políticas públicas visassem o benefício da “classe”, e por isso acabaram aderindo ao partido oficial.

Esse será o cenário a partir dos anos 30, quando praticamente cessam os movimentos reivindicatórios dos operários gaúchos, o que da mesma forma acontece com os ferroviários. Conforme Rodrigues (1979, p. 17), “sob certo aspecto a Revolução de 1930 foi um movimento acomodatório entre as antigas classes rurais e as novas classes burguesas. Estabelecido um novo equilíbrio de poder, tornaram-se mais fortes e unificadas as classes dominantes, de molde a exercer um controle gradativamente mais rígido sobre os movimentos populares”. É o que o autor denomina com um “período de controle” que se iniciava, especialmente com a adoção de normas de cunho trabalhista e com a criação do Ministério do Trabalho⁴⁷³.

No Rio Grande do Sul, de acordo com Barreto (1997, p. 49-50), em 1934 um Congresso Operário definira o rompimento dos trabalhadores com Estado. Tentativa de autonomia que, contudo, redundou em fracasso. Mesmo acontecendo na ocasião a aproximação entre a FORGS e o Partido Comunista Brasileiro, o processo eleitoral de então demonstrou a falta de maior credibilidade que o operariado tinha em relação às entidades políticas que procuravam representá-los⁴⁷⁴.

Os motivos para tal fracasso foram vários, mas ponderamos que um deles retroagia à época da fundação da FORGS em 1906, decorrente da alienação e da rotatividade profissional do proletariado, e também pelas divergências entre as lideranças da entidade. Tal situação se tornou mais contundente quando os anarquistas começaram a se rivalizar com os comunistas, isso ocorrendo a partir da década de 1920.

Por seu lado, o governo gaúcho através do PRR e da força pública conseguiu cooptar lideranças do proletariado e reprimir as principais mobilizações das entidades proletárias. Do rescaldo geral acabou por despontar a visão de um governo conciliador, que em nome da promoção da harmonia social, passava a atender diretamente as

⁴⁷³Ibidem, p. 18.

⁴⁷⁴Na eleição de 1934, no Rio Grande do Sul havia cinco forças partidárias na disputa, isto é, o Partido Republicano Riograndense, Partido Libertador, Ação Integralista Brasileira, Liga Eleitoral Proletária e Partido Socialista Proletário do Brasil.

aspirações de classe. Harmonia essa já denunciada há muitos anos pelo proletariado paulista, interpretada como “uma ilusão sumamente perigosa”, mas que no Sul foi desconsiderada em troca da proteção social concebida pelo governo, e afirmada em diversas legislações⁴⁷⁵.

Como refere artigo do Jornal “A Federação”, edição de 01 de janeiro de 1922, no artigo “O Operário em Face das Leis do Estado”:

O hábito de legislar para o povo, outorgando-lhe a plena garantia dos seus direitos e integrando-o em toda a sua finalidade histórica, evitou que a conquista das aspirações operárias pudesse assumir a forma violenta e anárquica por que essas aspirações, agora destróem o princípio da ordem no velho mundo e fazem vacilar toda uma civilização, trabalhada em longos e penosos séculos de lutas memoráveis.

[...] Não é recente a preocupação da legislação do Rio Grande do Sul quanto ao amparo que merecem os simples trabalhadores – aqueles que vivem exclusivamente da remuneração diária pela quantidade de trabalho produzido⁴⁷⁶.

Os ferroviários seguiram o mesmo caminho, porque a partir da estatização da Viação Férrea em 1920 tiveram reconhecidas em grande parte as suas aspirações pelo governo do Rio Grande do Sul, em que pese a sujeição aos constantes “Regulamentos” disciplinares, em troca da obtenção de amparo com certas garantias, como melhores salários, segurança na invalidez prematura e na velhice⁴⁷⁷.

Na ótica de Rodrigues (1974, p. 121), considerando os estudos feitos no Brasil sobre “industrialização” e “proletarização”, houve uma ascensão social das camadas proletárias, mesmo sem existir por parte delas “entusiasmo de ninguém”. Complementa o autor: “Tudo indica que o operário valoriza mais o *emprego* do que a *tarefa*, em virtude de outras vantagens, tais como salário mais elevado, férias e demais benefícios assegurados pela legislação social”.

Conforme o Ministro do Trabalho, Lindolpho Collor, referindo-se à questão social do país, com seus contornos ideológicos em que se destacavam especialmente os comunistas, “os sindicatos⁴⁷⁸, ou associações de classe, serão os para-choques dessas

⁴⁷⁵Cf. Jornal “Avanti” (In: Pinheiro e Hall, 1979, p. 68).

⁴⁷⁶In: Petersen e Lucas, 1992, p. 243-248.

⁴⁷⁷Cf. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1926**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1927, p. 124-125).

⁴⁷⁸Os ferroviários que aderiram ao sindicalismo, pela Lei Sindical de 1931 (Decreto Nº. 19.770, de 19/03/1931), e regulamentações posteriores que criaram o Departamento e o Conselho Nacional do Trabalho, ficaram restritos às possibilidades contidas na lei. Assim, podiam se organizar no âmbito municipal, fazer parte de uma federação regional e uma confederação nacional. Mas, pela conjuntura de instabilidade da época, no Rio Grande do Sul não logram se organizar, até mesmo porque logo depois

tendências antagônicas”, em que os operários ficariam na condição de “associado do capital e da administração”. Começava um período de “personalização” das relações de trabalho, com “relações de lealdade pessoal particularmente fortes”⁴⁷⁹.

2.5.1 Influências Ideológicas e o Pseudo-Absenteísmo Político dos Ferroviários

Especialmente no Rio Grande do Sul essa era uma perspectiva predominante, prevista inclusive na Constituição estadual de 1891, com a provisão ao bem-estar do operariado, como herança do espírito público e social de Júlio de Castilhos⁴⁸⁰. Em tal contexto histórico era nítida a existência de uma “questão social” a ser equacionada. Segundo o jurista Evaristo de Moraes, “poder-se-ia dizer que a questão social existe sempre e onde não são boas, justas, razoáveis as condições de vida coletiva”. Em síntese, “resulta da falta de harmonia entre capital e trabalho”, e seria o mesmo que “questão operária”⁴⁸¹.

Em 1897, foi criado no Estado o Partido Socialista que defendia, entre outros pontos, a liberdade de associação, ampliação do sistema eleitoral, com direito de voto às mulheres e instrução geral e profissional⁴⁸². No trabalho de Petersen e Lucas (1992, p. 89-95) encontra-se o manifesto e o programa desse partido, onde aparecem em destaque pontos como a constituição de tribunais de arbitragem para resolver litígios, formados por patrões e empregados; fiscalização do trabalho operário em oficinas, para serem verificadas as condições de higiene e segurança; moradias populares construídas pelo Estado e alugadas aos operários a preços módicos; assistência médica gratuita para as classes pobres; etc.

Isso tudo é uma síntese das aspirações de qualquer cidadão que vivia na condição de operário, até então explorado no seu trabalho diário, muitas vezes não conseguindo

foram enquadrados como funcionários públicos e, portanto, impedidos de sindicalização. No país, em 1933, chegaram a ser instituídos 18 sindicatos de ferroviários (Cf. Rodrigues, 1979, p. 82-83; 127). Como aduz Fausto (2000, p.141): “Ressalva-se, porém, que os sindicatos ferroviários não estavam solidamente implantados na massa de trabalhadores. Nasceram na crista de uma situação particular e quase desapareceram na vaga repressiva”.

⁴⁷⁹Citado por Rodrigues (1979, p. 18-19; 21).

⁴⁸⁰Cf. Heloísa J. Reichel (In: Dacanal e Gonzaga, 1979, p. 226).

⁴⁸¹In: Moares Filho (1998, p.192-198).

⁴⁸²Ibidem, p. 411-413.

o básico para o sustento material individual e da família. Daí a visão propositiva de conquistas dos diferentes coletivos profissionais, em poderem alcançar direitos, condições de sobrevivência e dignidade como cidadãos. Serão esses vários pontos defendidos pelos socialistas, no âmbito regional, que muitas entidades formadas por proletários basearão suas lutas, independentemente de adesão partidária⁴⁸³.

Para os socialistas a força do operariado, bem como o encaminhamento para a solução de seus problemas de classe, se daria pela criação e fortalecimento de um partido político. Este, através de representantes eleitos pela massa proletária estabeleceria os espaços de luta perante a burguesia e seus capitais, em que os trabalhadores poderiam alcançar amparo legal para suas condições de trabalho, salário, saúde, educação e habitação.

Por seu lado, os anarquistas defendiam autonomia e liberdade de ação do movimento operário no contexto da sociedade capitalista, em que os próprios trabalhadores, ao obterem organização profissional, poderiam conquistar espaços políticos e alcançar ganhos materiais sem ter que compactuar com a burguesia. Não aceitavam intermediações na luta política e ideológica a ser travada entre capital e trabalho, e muito menos uma legislação trabalhista como dádiva do Estado. No máximo a organização sindical, que seria um instrumento de luta para a classe proletária. A palavra de ordem era “resistência”, se possível até mesmo aos sindicatos. Nem que para isso se valessem da greve geral ou parcial, boicotagem, sabotagem, labéu, manifestações públicas, etc⁴⁸⁴.

Já os marxistas, uma versão mais avançada do socialismo, que incluía também alguns elementos do ideário anarquista, tinham por meta mobilizar o operariado para realizar uma grande revolução mundial. Ao tomar o poder, o proletariado criaria as condições para acabar com a exploração burguesa, e daí passaria a trabalhar com espírito coletivo para resolver suas demandas sociais. No Brasil, além da criação das “uniões maximalistas”, a orientação ideológica e as lutas passaram a ser dirigidas pelo Partido Comunista Brasileiro criado em 1922.

Cronologicamente, os socialistas foram os responsáveis pelas primeiras experiências de mobilização do proletariado, bem como influíram nas suas práticas

⁴⁸³Em 1898, aconteceu o 1º Congresso Operário Sul Rio-Grandense em Porto Alegre, evento que começou a balizar a orientação das ações políticas dos proletários gaúchos (In: Petersen e Lucas, 1992, p.104-110).

⁴⁸⁴Conforme resoluções do Congresso Operário Brasileiro de 1906 (In: Pinheiro e Hall, 1979, p. 51).

cooperativistas e mutualistas, como meios de atenuar as agruras da sobrevivência de milhões de famílias expulsas ou retirantes da zona rural de diversos países em vias de industrialização, como ocorreu ao longo do século XIX. Já os anarquistas atuaram numa fase de transição entre os séculos XIX e XX, em período relativamente curto, contudo de ação bastante efetiva, porque com a Revolução Russa de 1917 deu-se a rápida expansão dos ideais comunistas pelo mundo, passando essa ideologia a disputar a hegemonia numa relativa polarização com o liberalismo.

No Brasil, esse contexto e seu devir temporal acompanhou o cenário de acontecimentos mundiais. A criação do Partido Operário no ano de 1890, seguido de outros no decorrer dos anos, e os posteriores congressos operários, como os havidos em 1906 e 1913, expuseram a mobilização de socialistas e anarquistas, bem como suas principais divergências na concepção e nas práticas do movimento operário, como uma “classe” distinta da velha aristocracia e da nova burguesia que surgia no país. Classes estas consideradas como as grandes responsáveis pela exploração e miséria dos trabalhadores brasileiros.

Somente mais tarde, especialmente a partir de 1920, os comunistas começam a ganhar espaços de influência junto aos trabalhadores brasileiros e mais uma vez predominou a visão de que um partido político, de base proletária, seria o canal adequado para as disputas nos âmbitos parlamentares e governamentais, apoiado por sindicatos e blocos operários, incluindo-se também o campesinato. Até 1930, pelo menos, as discussões giraram sobre a necessidade de uma revolução radical ou a composição com setores progressistas numa via democrática.

No caso do Rio Grande do Sul, nas cidades de maior expressão industrial, socialistas, anarquistas e comunistas conseguiram espaços de atuação e mobilização junto ao proletariado⁴⁸⁵. Porém, foram atuações que se caracterizaram pela falta de maior articulação e adesão, fato reconhecido pelos principais ativistas que afirmavam ser o operariado acomodado demais. Em algumas profissões, como no caso dos marmoristas, padeiros, sapateiros, barbeiros, metalúrgicos, pode-se inferir que até 1920 algum sucesso mais perene conseguiram obter, como apontam os estudos até aqui realizados.

⁴⁸⁵Os primórdios da atuação socialista no Rio Grande do Sul podem ser aferidos no texto do jornal *ECHO OPERÁRIO* (Rio Grande, 1898), In: Petersen e Lucas (1992, p. 73-77).

Por seu lado, os ferroviários como expressiva categoria profissional no Brasil, devido à importância estratégica das ferrovias também sofreram a influência política e ideológica das diferentes correntes políticas em voga no país, nesse período aludido. Porém, em que pese o número elevado de seus trabalhadores, e de modo particular no Rio Grande do Sul, tiveram uma participação no contexto das lutas populares bastante diferenciada em relação às demais categorias de trabalhadores.

Os ferroviários participaram de inúmeras greves e mobilizações políticas, mas desde os primeiros tempos demonstraram ser pragmáticos na ação. Pragmatismo que em linhas gerais visava o reconhecimento do grupo profissional, pela sociedade e pelo Estado, considerada a importância dos ofícios que desempenhavam nos trabalhos e serviços da ferrovia.

Pode-se afirmar que o divisor estabelecido para alcançar esse intento foi a greve de 1917, quando tiveram participação decisiva no desenrolar dos acontecimentos, e ao seu término, começaram a ser vistos com outros olhos pela comunidade gaúcha. Mas, apenas o reconhecimento social e certa abstenção em relação às lutas do conjunto do proletariado do Rio Grande do Sul não foram as únicas formas de terem conseguido o intento de serem reconhecidos no decorrer dos anos como a “classe ferroviária”.

Ainda que não tenham sido levantadas fontes historiográficas mais consistentes sobre a atuação política dos ferroviários, até mesmo porque não sabemos se elas realmente foram preservadas, ou se efetivamente as questões de ordem política foram deliberadamente deixadas num segundo plano, pelo que foi possível apurar a prioridade da categoria foi essencialmente a obtenção de ganhos sociais que pudessem oferecer às famílias melhores condições de vida.

Mesmo não havendo plena coesão em relação à criação de partidos políticos representativos das causas operárias, iniciativas nesse sentido aconteceram com o intuito de contraposição à hegemonização oligárquica. A ideia central seria organizar os trabalhadores como grupos de pressão profissional e após reuni-los em associações maiores, como os sindicatos, por exemplo, e assim ter condições estruturais para a criação dos partidos políticos. Esta seria a tentativa de estabelecer uma combativa oposição aos tradicionais e fortes partidos das oligarquias regionais.

Assim, inúmeros partidos operários influenciados pelo ideário socialista foram criados no Brasil, sem, contudo, terem conseguido o reconhecimento popular que almejavam. Mesmo isso ocorrendo, determinando que diversas agremiações tivessem

vida muito curta, os movimentos políticos dos trabalhadores se intensificaram no decorrer da década de 1920, mostrando nesta fase uma boa organização e dinâmica. Foi então que ocorreu a criação do Partido Comunista do Brasil, que veio a somar-se ao Partido Socialista Brasileiro, criado ainda em 1902, constituindo-se estes nos principais partidos de âmbito nacional, representativos do proletariado brasileiro na primeira república.

Partidos que foram estruturados com a intenção de serem canais alternativos de amparo às reivindicações operárias, assim como ocorreu mais tarde com a criação do Bloco Operário Camponês, que também consistia em um “partido” destinado a dar respaldo às iniciativas de luta dos trabalhadores do campo e cidade, em função da “Lei Celerada” de 1927, que restringiu a atuação do Partido Comunista⁴⁸⁶.

Após 1920, apenas o PCB conseguiu se manter como força partidária reconhecida em grande parte do país. Contudo, o mesmo não ocorreu na articulação do operariado para fazer frente às máquinas partidárias regionais, até mesmo em função das contradições e embates ideológicos existentes entre suas principais lideranças. Enquanto estas se digladiavam por conquista de espaços, visando reconhecimento público e projeção carismática perante a base proletária, as elites brasileiras se rearticulavam para manter tudo na órbita de controle de seus interesses de “classe”.

Quando o Estado brasileiro, após 1930, através do governo unipessoal de Getúlio Vargas projetou os incentivos à industrialização e a formação de empresas estatais, com políticas de controle das corporações econômicas estrangeiras, o fez mais pela intensa pressão por parte das elites conservadoras e do setor agrário. Tudo em favor da melhoria de suas condições materiais, fragilizadas pela nova ótica de investimentos no país e pelos reflexos das crises dos anos 20⁴⁸⁷. Ao proletariado restou se submeter à tutela desse Estado que se agigantava, controlador da economia e dos processos sociais, que incluía da mesma forma a extirpação de qualquer ameaça à ordem estabelecida.

Assim, em linhas gerais, pode-se afirmar que a participação política operária nas primeiras três décadas da República foi tímida. Ainda que em alguns momentos tivesse conseguido abalar determinadas estruturas produtivas do país, como aconteceu na greve de 1917, mas que mesmo assim não foi forte e articulada suficientemente para fazer valer os direitos das classes laborais dos meios urbanos e do campo. Isso, porque

⁴⁸⁶Sobre os blocos operários ver Pinheiro e Hall (1979, p. 290-297).

⁴⁸⁷A esse respeito ver o trabalho de Cano (1993).

não conseguiu contar com uma imprensa de porte, e também por não ter conquistado uma representação política parlamentar e partidária de repercussão nacional.

Os ferroviários, por seu lado, também não se dedicaram declaradamente a maiores incursões políticas com intenções ou alinhamentos ideológicos. No entanto, nesse período, conseguiram através da experiência cotidiana sedimentar, por suas diferentes práticas, a “profissão” que passaram a exercer, voltada a atender as exigências de trabalho no setor ferroviário. Mesma assim, se constata que em três momentos distintos ocorreu a inserção política dos ferroviários no contexto histórico das lutas proletárias no Rio Grande do Sul.

O primeiro abrangeu o período inicial da formação da profissão, quando os trabalhadores das ferrovias nos seus ambientes de trabalho promoveram paralisações em busca de melhores remunerações ou em protesto contra atitudes consideradas arbitrárias ou injustas das chefias.

O segundo momento teve como referencial a greve de 1917 e se estendeu até pelo menos 1935, numa fase de exacerbações ideológicas no país que acabaram também se refletindo entre esses trabalhadores. Nesse ínterim, o avanço do comunismo no Brasil, do mesmo modo que seduziu muitos ferroviários, também se constituiu em pretexto para as ações assistenciais articuladas entre Estado e Igreja Católica que foram decisivas para que o coletivo profissional optasse pelo absentéismo político.

Por último, o terceiro momento vem ser aquele em que a política se torna meio para as conquistas pragmáticas dos trabalhadores ferroviários no seu campo profissional. Imbuídos no ideário nacionalista e ao mesmo tempo amparados por ações governamentais populistas do período entre 1945 e 1960, alternaram greves com conquistas sociais significativas para a categoria.

2.5.2 O “Grevismo” como Principal Instrumento de Luta

A primeira fase ficou demarcada por uma série de greves, em que as preocupações com a formação de agremiações de caráter político ou reivindicatório ficaram num segundo plano. Isso não ocorreu nem mesmo em parceria ou solidariedade

com os demais setores do proletariado, a não ser nas chamadas “greves gerais”. Essa realidade somente se alterou a partir dos anos da década de 1950, quando vamos notar a preocupação com a organização perene do movimento através de uma entidade política que primasse pela unidade de luta, ou seja, com a constituição da “União dos Ferroviários Gaúchos” (UFG), que mesmo assim será uma entidade predominantemente reivindicatória.

No conjunto das greves do proletariado gaúcho, dos primeiros tempos, isto é, a partir de 1880 até por volta de 1930, muitas envolveram setores da categoria dos ferroviários. Em quantidade considerável, as paralisações aconteceram em duas situações distintas: as praticadas por operários das empreiteiras que construíam as estradas e a dos funcionários efetivos das companhias que receberam as concessões dos serviços.

Em geral, esses movimentos aconteceram motivados pelo desejo de aumentos de salários, falta ou atraso de pagamentos dos serviços prestados, punições aplicadas aos trabalhadores ou arbitrariedades cometidas pelas chefias, estas ainda muito influenciadas pela cultura do trabalho escravista. Assim faziam por necessidade, na busca de melhores condições de vida e dignidade de trabalho, e até mesmo por terem acreditado na validade do direito de greve de 1890, que, no entanto, não foi regulamentado no decorrer dos anos⁴⁸⁸.

Conforme Petersen (2001, p. 144), baseada no estudo de Cláudio de Leão Limieszek, uma das primeiras greves de ferroviários no Rio Grande do Sul que se tem registro aconteceu no final do ano de 1884. Foi a greve dos trabalhadores da construção da “Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé”, causada pelo não pagamento de salários vencidos, fato gerador de grandes prejuízos ao comércio e hotéis de Bagé, pois eram trabalhadores de outras localidades que estavam estabelecidos provisoriamente naquela cidade.

Possivelmente a pioneira greve de funcionários de uma empresa ferroviária no Rio Grande do Sul ocorreu em maio de 1891, quando 80 empregados da “Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana” se mobilizaram contra o chefe dos serviços. Na ocasião, todos foram demitidos. Contudo, o local de tal paralisação é desconhecido. Depois aconteceram, entre outras, uma greve na “Margem do Taquari” em 1895, causada pela

⁴⁸⁸Cf. Rodrigues (1979, p. 48), pelo Decreto Legislativo Nº. 1.162, de 12/12/1890, que alterava dispositivos do Código Penal, ficava reconhecido o direito de greve no Brasil.

reivindicação por aumento salarial; em 1899, na cidade de Uruguaiana uma paralisação dos operários da Oficina da “Estrada *Brazil Great Southern*”⁴⁸⁹.

No começo do século XX, em 1906, ocorreu uma “greve geral” do proletariado no Estado, na qual participaram ativamente os ferroviários⁴⁹⁰. Era uma fase de efervescência do movimento operário, incentivado por partidos e federações de trabalhadores. Conforme, Beltrão (1979, p. 446-447), baseado em informações de jornais, “(...) irrompe uma greve nas oficinas da Viação Férrea, por não quererem os ferroviários acatar ordens do chefe geral das mesmas, engenheiro Dr. Simon”.

Em relação a essa greve, que teve projeção nacional, Luca (1986, p. 73-76) refere que na “Companhia Paulista” o motivo da greve decorreu de um boletim emitido pela Liga Operária da cidade de Jundiá. Exigiam os ferroviários a demissão do engenheiro Francisco Paes Leme de Monlevade (chefe da locomoção), do ajudante Henrique Burnier e de João Gonçalves Dias (chefe da estação de Jundiá), além da não obrigatoriedade de inscrição na sociedade beneficente patrocinada pela Companhia⁴⁹¹.

Valemo-nos dessa informação para relacioná-la ao caso gaúcho, pois se depreende que através dos contatos entre as linhas que ligavam os dois Estados, os ferroviários faziam suas articulações. Chama atenção que a causa do movimento era comum, ou seja, contra os chefes responsáveis pela parte operacional das empresas, pessoas que geralmente eram autoritárias e impunham aos operários sacrifícios de trabalho e punições por qualquer motivo⁴⁹².

Conforme Alceste de Ambris, citado por Pinheiro e Hall (1979, p. 39-40), considerando a greve dos ferroviários paulistas como um “fenômeno social”, indicativo de “maturidade e da força” da classe operária, que mesmo vencida pelos patrões “revelou a existência de um organismo ainda em vias de formação, mas seguramente destinado a desenvolver-se, à medida que se desenvolverá a grande indústria”. Tudo isso porque não existia até então legislação para regular as relações entre capital e trabalho. Nessa época, toda a regulação era feita a bel prazer pelos donos das

⁴⁸⁹Cf. Petersen (2001, p. 145-147). Já conforme Dias (1986, p. 114), houve uma greve nas oficinas [Santa Maria?] nesse ano, como o “(...) pioneiro movimento grevista de 1899: trabalhadores (...) da estrada belga (...)” [Porto Alegre-Uruguaiana].

⁴⁹⁰ Sobre a participação de diferentes categorias profissionais no evento ver Petersen e Lucas (1992, p. 145-159).

⁴⁹¹ Sobre esta greve na Companhia Paulista ver também Fausto (2000, p. 135-146).

⁴⁹² Sobre isso, ver também Rodrigues (1979, p. 42-43).

companhias, que além de estabelecerem os valores dos salários e das jornadas, também aferiam o ritmo da produção⁴⁹³.

Em 1908, de acordo com Beltrão (1979, p. 451; 466), os operários da “Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana” paralisaram novamente suas atividades. Eram cerca de 300 os grevistas que, entre outras medidas, retiveram os trens, apagaram as fornalhas e tiraram a água das caldeiras das locomotivas, impedindo qualquer movimentação de composições. O movimento foi considerado como de grande repercussão, mas não conseguimos detectar quais suas reais intenções. Fato que se repete em 1911, quando em Santa Maria houve um “sangrento conflito entre polícia e ferroviários, com mortos e feridos”, o que teria agitado a “zona ferroviária”⁴⁹⁴.

Conforme Petersen (2001, p. 297), em 1913 os ferroviários do núcleo de Rio Grande, lotados nas Oficinas, paralisaram em decorrência da economia de trabalho aos sábados, fato que afetava os seus salários pagos por dia trabalhado.

Mas nem tudo era consenso entre as lideranças proletárias. Criticando o grevismo pragmático, geralmente liderado por sindicalistas que somente visavam ganhos remuneratórios, a posição dos anarquistas no cenário nacional era de que estes constituíam “uma vasta burocracia fanfarrona e dominadora, (...) o dinheiro (...) é o ideal de suas batalhas. Greves, greves, greves, para fazer aumentar os salários (...). [...] O sindicalismo é o ideal da gente prática. O anarquismo é o ideal dos utopistas”. Inclusive, essas greves tinham data marcada: uma vez por ano, e sempre no mês de maio⁴⁹⁵.

Esse tipo de posicionamento é um dos tantos indicadores das dificuldades que tiveram os militantes anarquistas em fazer com que os ferroviários mudassem de posição, já que desde o final do século XIX muitas de suas greves eram por salários, e assim foi também ao longo de todo o século XX.

Mas, tais greves parciais foram apenas ensaio para a grande parede de 1917, evento que mais uma vez constituiu-se numa paralisação geral dos operários gaúchos, em que a participação dos ferroviários além de ter sido massiva foi também decisiva para o sucesso de todo o movimento. Segundo o “Boletim dos Ferroviários”, citado por Bodea (1980, p. 30), ao que parece baseado no texto do Jornal “Correio da Serra” de Santa

⁴⁹³Ibidem.

⁴⁹⁴Ibidem, p. 466.

⁴⁹⁵Posição dos anarquistas frente aos anarco-sindicalistas, exposta no Jornal “La Barricata” de 16.03.1913 e 20.04.1913 (In: Pinheiro e Hall, 1979, p. 129-131).

Maria, edição de 29 de julho de 1917, a conjuntura que propiciara a greve se deveu em função de que:

As administrações passadas da VFRGS, entregues a exploradores estrangeiros cujo único fito é a ganância desbragada, têm permanecido injustas quase criminosas para com seu pessoal, mal remunerado, sem garantia de trabalho, que é por qualquer nada arrancado com brutalidade, sofrendo diariamente as maiores injustiças que as grandes empresas exploradoras costumam infligir a seus escravos... Que os trabalhadores de todas as linhas levantem-se solidários e imponham à nababesca *Auxiliaire* uma justiça no sentido de serem aumentados os seus ordenados, reduzidas as horas de trabalho fatigante, melhoradas as condições em que é feito o tráfego em geral, a exemplo do que o grande movimento grevista em São Paulo acaba de realizar.

Os materiais editados pelos ferroviários, em que constavam suas posições políticas voltadas à conquista de direitos e aumentos salariais, eram conhecidos como “volantes”. O conteúdo expressava também o sentimento da categoria em relação ao momento em que viviam. Desejam através da greve “uma revolução pacífica dos oprimidos”, porque não tinham a intenção de “perturbar a ordem”, somente desejavam garantias constitucionais⁴⁹⁶. Em determinado momento asseveraram: “Não viemos prejudicar o nosso querido Rio Grande, mas sim libertá-lo da garra do estrangeiro que não respeita um povo, seu comércio, sua indústria, suas leis e nem seu Governo”⁴⁹⁷.

Nesse material, que também era distribuído à sociedade⁴⁹⁸, o inspetor da *Brazil Railway* era denominado de “inseto exótico”, posição que expressava a visão de nacionalismo dos ferroviários contra a exploração estrangeira representada pela administração norte-americana⁴⁹⁹. Esse material nos parece ser pioneiro em relação aos primeiros posicionamentos políticos dos ferroviários gaúchos, que desde 1906 recebiam influência dos companheiros de outras companhias do centro do país⁵⁰⁰.

⁴⁹⁶Sobre esse assunto, envolvendo trabalho e interesses de classe, ver Joan L. Bak (1998).

⁴⁹⁷Citado por Isaia (**Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 63). O autor refere que a fonte é dos arquivos de João Batista Bolli: volantes “AO POVO E AO COMÉRCIO” e “AOS BRASILEIROS DE BRIO”.

⁴⁹⁸A íntegra dos boletins está em Isaia (1983, p. 63-64); e extratos em Bodea (1980, p. 58-61), retirado de transcrição de matéria do jornal “A Federação”, 19 de outubro de 1917; e de Petersen (2001, p. 337) citando matéria do Jornal “Correio do Povo”, de 19 de outubro de 1917 (p.01).

⁴⁹⁹Segundo Bak (1998), como visto anteriormente, insuflado por outros interesses econômicos e políticos de classes e partidários, e não apenas por “antiamericanismo”. Como foi a criação do “Comitê Patriótico de Santa Maria” (p. 210).

⁵⁰⁰Para Bodea (1980, p. 59), o *nacionalismo* em questão vem constituir “um novo elemento doutrinário-ideológico na justificativa do movimento grevista”.

Greve que durou poucos dias, mas que teve prolongamentos nos meses seguintes, pois as promessas feitas aos trabalhadores não foram cumpridas. No caso dos ferroviários, foi a intransigência do inspetor da *Brazil Railway*, William N. Cartwright que não cumpriu o acordo para aumento salarial, jornada de 8 horas e adoção da “semana inglesa”, medidas que se coadunavam ao reivindicado pela FORGS para os demais trabalhadores do Estado⁵⁰¹.

Nessa greve a primeira parede iniciou em 31 de julho em Santa Maria e daí se estendeu para Bagé, Livramento, Carazinho, Porto Alegre, Cruz Alta, Passo Fundo, Caxias do Sul, Rio Grande, Pelotas, São Leopoldo, São Sebastião do Caí, Montenegro, Júlio de Castilhos, Dom Pedrito e Gravataí. Ocasionalmente dificuldades para o abastecimento de cidades e deslocamentos de passageiros, fato que incentivou a adesão de várias outras categorias de trabalhadores. Mas, logo em 9 de agosto aconteceu a volta ao trabalho, porque confiaram os trabalhadores nas promessas dos patrões.

O movimento foi retomado em 16 de outubro, em função do não cumprimento do acordo que pôs fim à paralisação de agosto. Nesse dia os operários da Viação Férrea voltaram a se declarar em greve, desmantelando partes de 25 locomotivas das 100 existentes em Santa Maria. A revolta incluiu também a retirada de trilhos de vários trechos ferroviários, obstrução de pontes e a utilização de mulheres e crianças sobre as linhas para impedir a movimentação de composições por não grevistas ou maquinistas do exército. Essas medidas de “radicalização”, como eram vistas pela imprensa e pelas autoridades governamentais, passou a ser comum nas grandes paredes ferroviárias⁵⁰².

Exigiam, então, além da demissão do Diretor Willian Cartwright, aumento de remuneração, fim no atraso dos pagamentos salariais, a volta dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire* para Santa Maria, previamente mudados para Porto Alegre, e o retorno dos operários deslocados compulsoriamente para Rio Grande e Gravataí. Segundo Beltrão (1979, p. 492-493), o diretor da ferrovia num primeiro momento negou o aumento prometido e viajou de Porto Alegre para Santa Maria. Na cidade, com o apoio da Brigada Militar e do Exército, deparou-se com um grande comício ferroviário que se realizava na “Praça Saldanha Marinho” no dia 19 de outubro. Após o encerramento do

⁵⁰¹Cf. Petersen (2001, p. 332-333).

⁵⁰²Interpretando a visão conservadora sobre o acontecimento das greves, ver a posição de Miguel Pereira em 1919. Em especial, a participação dos ferroviários na greve de 1917, que segundo o missivista “(...) desde o início. [tiveram] a intenção de tudo estragar e destruir”. In: Petersen e Lucas (1992, p. 199-206)

mesmo, uma verdadeira multidão se deslocou em direção aos escritórios da *Compagnie Auxiliaire*, localizados próximo da esquina das Ruas Vale Machado com Avenida Rio Branco. Porém, uma quadra antes de atingirem seu intento, na altura da Rua “Silva Jardim”, foi esta multidão reprimida violentamente pela força pública.

No decorrer dos fatos, nas tropelias da dispersão do povo, além de vários feridos, três pessoas acabaram vitimadas fatalmente em decorrência do verdadeiro fuzilamento que foi estabelecido⁵⁰³. O ferroviário aposentado Pedro dos Santos, citado por Isaia (1983, p. 66-67)⁵⁰⁴, foi testemunha do ocorrido e relembra o fato.

Devia ser nove horas da noite. Saí da padaria⁵⁰⁵ para espiar o comício dos grevistas. [...] Vi quando um bolo de ferroviários tentou avançar contra o escritório dos belgas, que se achava protegido por soldados do Exército. No meio da gritaria ouvi uma ordem do Tenente Rosa e logo em seguida os disparos dos fuzis. Foi uma cena muito rápida, com correrias, gritos, tiroteio. O pânico foi total.

Por intermediação do governo estadual, a greve foi suspensa em 3 de novembro. Como resultado, os trabalhadores obtiveram aumento salarial proporcional de 10 a 15%; assistência médica e salário integral em caso de acidentes de trabalho; reorganização da caixa de socorro e da cooperativa, com a finalidade de regularizar seus serviços⁵⁰⁶; jornada de 8 horas e meia nos escritórios; pagamento de horas extras; sede dos escritórios em Santa Maria; demissão do inspetor Cartwright⁵⁰⁷.

A partir dessa greve, considerada vitoriosa pelos ferroviários sob os diferentes ângulos de seu desenrolar e pelas repercussões que teve na sociedade gaúcha, e também no interior do grupo profissional, os movimentos paredistas futuros acabaram gerando uma “tradição” na cultura de resistência profissional desses trabalhadores.

⁵⁰³Bodea (1980, p. 60) e Petersen (2001, p. 338) falam em um morto. Beltrão (1979, p. 492-493) descreve a cena e identifica o nome de três mortos. Nenhum dos autores identifica as fontes sobre o episódio.

⁵⁰⁴In: **Santa Maria – Livro Guia Geral**.

⁵⁰⁵O personagem era servente da Padaria Holtermann, localizada na Rua do Acampamento, a poucos metros da Praça Saldanha Marinho, o local tradicional de reunião dos ferroviários em greve. Anos mais tarde tornou-se funcionário da VFRGS, aonde veio a se aposentar como contramestre das Oficinas.

⁵⁰⁶Questão que remete a análise sobre a intervenção da Companhia nos negócios que em tese pareciam ser de exclusiva autonomia dos ferroviários; assunto que será analisado no próximo capítulo.

⁵⁰⁷Cf. Petersen (2001, p. 340). Mais detalhes sobre a greve de 1917 no Brasil ver o trabalho de Pinheiro e Hall (1979, p.226-237).

2.5.3 O Assistencialismo e o Controle Estatal

Afora as questões salariais e os custos de manutenção da estrutura de serviços ferroviários no Rio Grande do Sul, a VFRGS em parceria com a Secretaria Estadual de Saúde tomou uma série de medidas de cunho social assistencialista, que tanto serviram para atenuar as pressões políticas externas ao grupo profissional, quanto para melhorar o desempenho de seus funcionários em serviço. Mas, certamente, como meio de controle do que passava no cotidiano das famílias ferroviárias.

Em 28 de março de 1945, pela Portaria A-10, foi criada a “Seção de Medicina Preventiva”, que tinha por missão fazer visitas periódicas aos núcleos ferroviários do Estado⁵⁰⁸. Nesses locais eram verificadas as condições das moradias, ambientes de trabalho e feito o levantamento censitário sobre os meios de vida, alimentação e estado de saúde de todos os ferroviários e seus familiares.

Como afirma Possas (2001, p. 95), a “(...) ferrovia foi um instrumento valioso de organização da sociedade brasileira burguesa, capitalista-industrial e como tal não fugiu à responsabilidade de ser um agente fiscalizador de todo o esforço do estado legislador ao prever papéis para a manutenção da família brasileira. Também no universo cotidiano, no mundo do trabalho, passou a discipliná-lo com a criação de modelos imaginários de trabalhador e de família”. Esse modelo que visava um trabalhador saudável traz em si méritos, porém, de uma maneira ou de outra, também influía na educação e na religiosidade do operariado, bem como demonstrava que a intenção ia muito além da questão de cidadania, pois também visava o cerceamento ideológico do “pessoal”.

Para facilitar o controle do estado geral de sanidade da comunidade, foi instituída a “carteira de saúde” em caráter obrigatório. Assim, além de procurar deter o alastramento de doenças como tifo e varíola, tornou possível acompanhar também os casos de tuberculose através do registro de vacinas. E, da mesma forma, verificar a evolução das gestantes através de providências como medidas de higiene pré-natal e infantil⁵⁰⁹.

Através dos censos familiares e os dados levantados pela “Seção de Medicina Preventiva” podemos inferir uma série de análises sobre as condições de vida do

⁵⁰⁸Postos existentes em 1946: Diretor Pestana (Gravataí), Santa Maria, Cacequi e Cruz Alta.

⁵⁰⁹Idem. **Relatório de 1945**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 348 –350.

trabalhador ferroviário, mesmo que tais informações sejam restritas a um número reduzido de núcleos pesquisados⁵¹⁰.

Em 1945 foram recenseados 1.589 ferroviários, algo em torno de 8% do total de funcionários da VFRGS. Desses, 88,3% eram casados, 8,8% solteiros e 2,9% considerados “amasiados e viúvos”⁵¹¹. Conforme VFRGS (Relatório de 1947, p. 309), os educadores que visitavam as famílias “empenharam-se mais na realização de casamentos para serem diminuídas as ligações ilícitas” do que propriamente para tratar de assuntos de prevenção de saúde. Esse procedimento “moral” também era adotado pelo irmão Estanislau José, principalmente entre os moradores da via permanente.

Já em relação aos salários e sua relação com os gastos de alimentação, de acordo com o censo de 1945, aproximadamente 44% dos ferroviários gastavam de 50 a 80% dos seus vencimentos somente com alimentação, sendo que 9,7% ultrapassavam os 100% percebidos para aquisição de alimentos⁵¹². Isso ocorria porque, até então, 47,2% das residências não contavam com pomar; em 37% não eram cultivadas hortas e 35,2% não possuíam criação de animais domésticos. Disso resultava que 25% das famílias não consumiam leite e frutas, e em 13% delas as verduras não faziam parte da alimentação diária. Contudo, em quase 95% tinham por hábito o consumo diário de carne, considerado o produto essencial da alimentação dos ferroviários⁵¹³.

Com base nos dados existentes na “caderneta pessoal de compras” da COOPFER é possível a verificação dos produtos mais consumidos pelos ferroviários. Especialmente pela quantidade eram, respectivamente, a carne, arroz, feijão, açúcar, massa, pão, manteiga e bolachas⁵¹⁴. Produtos que vinham acompanhados de erva mate, alguns itens de vestuário (toalhas, camisas, vestidos, etc.) e higiene (sabão, pasta e escova de dentes), querosene para iluminação, cigarros, vinho, cerveja e cachaça.

⁵¹⁰Amostra que na atualidade, em termos de pesquisas sociais, é um número considerado suficiente. No caso focalizado, os censos reuniam as pessoas concentradas em cada núcleo ferroviário, verificando os recenseadores caso a caso. Porém, em apenas alguns desses núcleos aconteceu o trabalho, ficando a amostragem estadual prejudicada.

⁵¹¹ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1945**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 350).

⁵¹²Um exemplo disso eram os descontos em folha, que através do sistema *Hollerith* implantado na Viação Férrea, somava todas as obrigações a serem pagas para as Associações Assistenciais e Cooperativa, o que muitas vezes fazia o ferroviário receber seu “envelope vazio”, situação conhecida como “poncho”. Cobria quase tudo, mas muitas vezes não era suficiente.

⁵¹³VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1945**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948, p. 351).

⁵¹⁴ Ver exemplo em Anexo “H”.

Constatação que não quer dizer ter sido isto uma regra geral de consumo, mas apenas um indicativo, pois as diferenças salariais influíam diretamente nessa base de consumo.

Esses dados e a verificação *in loco* foram determinantes para a criação da “Campanha de Alimentação da Família Ferroviária”, idealizada e posta em execução pelo irmão Estanislau José, e especialmente adotada entre os trabalhadores de linhas, que eram os que percebiam os mais baixos salários e os que possuíam as maiores carências. Como afirma Telmo Pereira Soares, ferroviário aposentado: “(...) as poucas famílias que eram muito pobres ... era mais da Via Permanente, os *tucos*, que (...) moravam ao longo da linha; muitos deles tinham em média 6 filhos ou mais”⁵¹⁵.

Pelos dados contidos no censo de 1946, bem mais abrangentes que os de 1945, pois foram pesquisadas as condições sociais de 4.817 ferroviários, 77% das casas habitadas por esses trabalhadores não pertenciam à Viação Férrea. Do total, cerca de 42% eram próprias e 35% alugadas, sendo que 83% eram construções de madeira, 13,5% de alvenaria e 3,5% mistas; e apenas 15% delas possuíam instalações sanitárias completas⁵¹⁶.

A maioria das residências não possuía água potável, fato que se constituía em fator gerador de problemas de saúde. Somava-se a isso o fato de que aproximadamente 80% contava com latrinas improvisadas nos pátios das casas, porque a inexistência de serviços públicos como os de esgoto e água encanada era uma realidade que afetava a maior parte dessas famílias. Como analisa o ferroviário aposentado Estenio Guaraci de Abreu Lima, as condições de vida dos ferroviários “(...) eram muito difíceis; não tinham nas casas banheiros com água encanada; usavam latrinas; banho era em um latão levantado por uma corda e uma roldana; fogão à lenha; refrigerador nem pensar, muito menos fogão a gás; lavar roupa era em tanque no inverno e no verão”⁵¹⁷.

O problema das habitações era resolvido de forma paliativa. Apenas determinados funcionários, considerados de confiança ou de extrema importância para o andamento

⁵¹⁵Questionário respondido em 30 Abr. 2003.

⁵¹⁶O texto de Harres (In: **HISTÓRIA UNISINOS**, 2002, p. 219-250), focaliza a questão das moradias dos ferroviários. Porém, sua análise deixa a impressão que tal questão foi resolvida pela direção da VFRGS. O que realmente houve foi uma política inicial que pretendia a concessão de moradias aos trabalhadores, o que de fato ocorreu em relação a alguns setores da empresa, e assim mesmo sob a forma de cessão ou através de pagamento de aluguel. No longo prazo, os trabalhadores ferroviários somente conseguiram adquirir a moradia própria (em conjuntos habitacionais de vilas populares) com poupança familiar, empréstimos da CAP ou da Caixa Econômica Federal. Da mesma forma, muitos moraram de “favor” em terrenos da VFRGS, por certo período, construindo nesses próprios pequenos chalés de madeira.

⁵¹⁷Questionário respondido em 02/12/2002.

dos serviços, recebiam da VFRGS moradia provisória. Conforme o Quadro de Pessoal de 1943 ficava estabelecido: [a] “Viação Férrea fornecerá casas que possua ou alugue aos agentes, quando na chefia de estação, aos mestres de linha, chefes de depósitos, feitores imediatos e trabalhadores, e na falta de casa que a Estrada destine a esses empregados, que pela natureza do serviço devem residir nas proximidades do local do serviço, a eles serão concedidos abonos mensais (...)”⁵¹⁸.

Outro item que preocupava o “Serviço Social” da VFRGS era o número de cômodos das residências, devido às questões de saúde e de caráter moral. Para se ter uma idéia do número peças e de habitantes das moradias, no ano de 1946 em média dormiam no mesmo quarto entre 2 até 4 pessoas, sendo poucos os casos de 7 a 9 pessoas ocuparem o mesmo aposento. Conforme VFRGS (Relatório de 1946, p. 397), considerando-se os dados do núcleo da “Estação Diretor Augusto Pestana”, os recenseadores constataram que de 229 casas pesquisadas, 9 famílias viviam em uma única peça e 13 em duas peças. O resultado dessa situação, mesmo tratando-se de número reduzido de casos, segundo a visão dos mesmos, é que havia uma “promiscuidade incrível”. Dessas casas, 76% necessitavam de reparações, reformas ou aumentos, e apenas 17 tinham banheiro com chuveiro⁵¹⁹.

A falta ou as precárias condições de moradias de milhares de ferroviários sempre foi uma questão pendente de solução, cujos encaminhamentos acontecerem de várias formas, ou seja, pelo governo federal através de financiamentos pelo programa da “Fundação Casa Popular”, empréstimos da CAP aos ferroviários, bem como alguns projetos do governo gaúcho e da COOPFER que parecem não terem surtido efeito. O que na prática aconteceu é que a maioria adquiriu terrenos com recursos próprios ou contou com doações de terrenos públicos, de prefeituras e do governo estadual, em áreas do entorno da Viação Férrea, para poder construir suas casas.

Por isso, vamos encontrar diferenças acentuadas entre as moradias dos ferroviários. Os que recebiam melhores salários, por serem trabalhadores especializados, residiam mais próximos das oficinas, dos depósitos de máquinas e da estação central, em bairros típicos de habitantes de classe média baixa. Geralmente as

⁵¹⁸VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Quadro de Pessoal**, Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1943, Art. 8, p. XX. Na prática, essas habitações eram construídas pela VFRGS nas chamadas “áreas de domínio” junto às linhas, e eram denominadas de “pátios”, numerados conforme a distribuição das turmas de manutenção ao longo das estradas. Com a futura desativação de linhas tronco e ramais, muitas famílias ferroviárias permaneceram nessas casas.

⁵¹⁹Ibidem.

residências ocupavam terrenos com considerável área, eram construídas em alvenaria ou mistas, onde além da casa era plantado um pomar, existia uma horta e um criatório de animais para consumo.

Os demais se agrupavam em vilas próximas às linhas, com construções predominantemente de madeira, em locais mais afastados que geralmente apresentavam os piores problemas de infraestrutura. Por residirem em terrenos muitas vezes pequenos, ou compartilhados com outras famílias, ficava difícil ocupar a área para o plantio ou criação de animais. Na opinião do ferroviário aposentado Aerthe Corsino dos Santos, “(...) não me consta que existisse famílias em estado de pobreza; a classe era considerada a que melhor ganhava; nunca vi miséria na classe”⁵²⁰. Situação que era vista de maneira contrária pelo ferroviário Walter Telmo Gonçalves: “Havia muita pobreza”⁵²¹.

Entretanto, é difícil avaliar tal questão, porque de ano para ano as condições econômicas do país afetavam as condições de sobrevivência do proletariado. Exemplo disso, pelo Quadro de Pessoal da VFRGS de 1943, os padrões de vencimentos iam do “080” até o “432”, cujo menor valor correspondia a Cr\$ 80,00 e o máximo a Cr\$ 6.000,00. Na época, o salário mínimo vigente, segundo levantamento do DIEESE, variava entre Cr\$ 275,00 a Cr\$ 360,00, pois era regionalizado. Os vencimentos abaixo do salário mínimo eram pagos para “aprendizes” e muitas funções recebiam gratificações, o que acabava complementando os ganhos⁵²². Então, a questão de existir ou não “muita pobreza” podia ser avaliada naquele momento pelas condições de moradia, alimentação e salário percebido por cada trabalhador.

O verificável, portanto, é que no decorrer dos anos depois de 1945 as condições de miséria praticamente foram estancadas. Mesmo que muitos trabalhadores ferroviários ainda permanecessem subsistindo de forma humilde, não são encontradas informações sobre estados deploráveis de sobrevivência dessas famílias como foi comum no início do século XX.

⁵²⁰Questionário respondido em 02 Jan. 2003.

⁵²¹Questionário respondido em 30 Abr. 2003.

⁵²²Comparativamente, na Argentina em 1937, segundo Horowitz (1985, p. 10), de acordo com estatísticas do Departamento Nacional do Trabalho, um trabalhador ao ingressar na profissão ferroviária recebia algo em torno de 120 pesos, o que era considerado insuficiente para a manutenção de uma família (casal e três filhos menores de 14 anos) viver em Buenos Aires. Nas províncias o custo de vida era menor, mas conforme os dados apresentados por Horowitz quase metade dos ferroviários ganhavam menos de 150 pesos, não obstante uma quantidade significativa perceber salários mais altos.

2.5.4 O Anticomunismo entre os Ferroviários

Como refere Rodeghero (2002, p. 464), o “anticomunismo é o conjunto das atividades realizadas por grupos diversos, que constroem e se guiam por um conjunto de representações que tem sido chamado de imaginário anticomunista”. Ainda conforme a autora, essas representações podem ser reproduzidas através “de atividades como produção de propaganda, controle e ação policial, estratégias educacionais, pregações religiosas, organização de grupos de ativistas e de manifestações públicas, atuação no Legislativo, etc.”⁵²³.

As representações políticas e ideológicas anticomunistas foram preponderantes entre os ferroviários gaúchos. Isso aconteceu de várias formas, seja pela imprensa, pelas ações governamentais ou pela empresa VFRGS. Mas, em especial, isso ocorreu em função das ações levadas a efeito pela Igreja Católica, cuja intenção primordial era influir nas preferências religiosas das famílias dos ferroviários.

Mesmo não sendo essa uma atitude isolada, porque o foco católico abrangia o proletariado como um todo, mas sendo os ferroviários uma parcela considerada estratégica pela expressividade do número de integrantes da categoria, e também devido a importância da profissão na economia brasileira, os católicos atuaram junto a estes trabalhadores como forma de evitar a cooptação comunista nos locais de trabalho e nas comunidades ferroviárias⁵²⁴.

Considerando-se o contexto ideológico da época, a historiadora Eliana de Freitas Dutra, analisa essa questão no texto intitulado “O EXORCISMO DO MAL”⁵²⁵. Nele caracteriza o chamado imaginário anticomunista construído pelas principais forças contrárias à expansão e implantação do comunismo no Brasil, com destaque aos integralistas, a Igreja e ao Estado dirigido por Getúlio Vargas, a partir dos anos 30 do século passado. Assevera a autora que esse período é muito significativo na intensificação da produção de imaginários sociais concorrentes, porque o debate sobre

⁵²³ *Ibidem*.

⁵²⁴ Como aduz Rodeghero (2002, p. 464), “setores estratégicos da sociedade brasileira” por terem sido os mais visados pelo Partido Comunista passaram a ser foco de atenção dos anticomunistas, como no caso do movimento sindical e estudantil, devido às “infiltrações” neles existentes, o que por analogia também valia para o setor de transportes.

⁵²⁵ Chamada para o início do capítulo “COMUNISMO E ANTICOMUNISMO – A identidade dos opostos”, parte da sua obra o “Ardil Totalitário” (1997, p. 31-146).

“revolução” fazia parte do cotidiano nacional de então, de onde proliferavam as mais variadas representações sobre o assunto que envolvia o contexto político.

O ponto de referência era a revolução Russa de 1917 e suas consequências mundiais. Nesse sentido, no imaginário nacional dos contrários foi construído um conjunto de representações negativas para ilustrar esse regime político, onde a ideologia dos *soviets* era concebida como sua espinha dorsal. E, de modo específico, a instituição que no país representava essa “força do mal” era a Aliança Nacional Libertadora (ANL) organizada pelos comunistas, pois reuniria ela todos aqueles que desejavam fazer a revolução para a implantação de tal regime no país.

Em função do que representava o “bem” e o “mal” foram levantadas uma série de estratégias de representação política, social, cultural e ideológica para a negatização do comunismo e suas ameaças ao povo brasileiro, estando entre elas a possibilidade da revolução. Isso poderia ser focalizado em eventos, como, por exemplo, a organização e realização de um comício da ANL, a tentativa fracassada de golpe comunista como ocorreu em 1935, ou mesmo a edição de uma Lei de Segurança Nacional (04 de abril de 1935), que além de proteger o *status quo* vigente, também acabou servindo para o controle dos direitistas da Ação Integralista Brasileira (AIB)⁵²⁶.

Para trabalhar esses imaginários em conflito, num primeiro momento a estratégia de representação dos anticomunistas foi a utilização de instrumentos de mídia, que aliados à censura imposta ao país no bojo da Lei de Segurança Nacional foram decisivos no combate pretendido. Assim, através de jornais e do rádio foram divulgadas notícias, discursos e opiniões, em grande quantidade e frequência contra comunistas e integralistas. Começou, então, por parte do governo brasileiro de Getúlio Vargas, uma luta “cívica” contra os “inimigos” da “pátria”. Do lado oposto, ao contrário, esses meios eram muito precários para estabelecer uma disputa em condições de equilíbrio.

Por isso, os apelos patrióticos e nacionalistas contra os comunistas nos permitem avaliar como a população da época conseguia refletir sobre tal contexto político e suas disputas. No lado governista e “patriótico”, das forças adesistas ao *varguismo* percebe-se um discurso bem formatado, às vezes com mensagens diretas e apelativas, outras vezes demagógicas e sentimentalistas, e também elaboradas retoricamente a ponto de

⁵²⁶Cf. Malatian (1990, p. 43), em janeiro de 1936 o governo criou a “Comissão de Repressão ao Comunismo”, que além de combater os adeptos do comunismo tinha por propósito efetivar campanhas anticomunistas no país.

serem compreendidas por um público leitor bastante esclarecido. Material esse elaborado por intelectuais, por políticos e entidades de classe, meios de comunicação impressos, militares, entidades católicas, ministros de Estado, etc⁵²⁷. Por outro lado, a visão política dos comunistas sobre a realidade brasileira, era definida e difundida especialmente pelo comitê central do PCB e pelo VII Congresso Internacional Comunista realizado no ano de 1935, e inseridas em publicações como a *Revista Proletária e Classe Operária*. Como alvos de suas pregações, os comunistas identificaram o imperialismo, o fascismo-integralismo e o governo de Getúlio Vargas, tido como reacionário.

Da mesma forma, os comunistas insistiam em demonstrar ao povo aqueles que eram os seus verdadeiros “inimigos”, valendo-se de imagens do que representava a injustiça, o terror absoluto, a escravidão material e moral e o despotismo político, num ambiente de crise generalizada em que estava mergulhado o país. Esses tipos de imagens da crise e o discurso produzido para denunciar tal contexto, para Dutra (1997, p. 91-100) são considerados os elementos-chave para motivar a população, especialmente quando há por parte dessa “comunidade de destino” a compreensão dos sofrimentos por que passa (logicamente uma compreensão racional, que separa sentimentalismos e visões religiosas pré-concebidas).

Desse modo, de um lado encontrava-se a elite dominante, representada pela velha oligarquia latifundiária, especialmente ligada às atividades do café, e a burguesia industrial do Sudeste. Na outra ponta o movimento operário e a intelectualidade, que congregava diversas profissões proletárias e profissionais liberais, cujos elementos formavam a base das classes sociais conhecidas como “baixa” e “média”. Entre esses setores, atuando como meio de ligação de diferentes interesses aparecia a Igreja Católica, posicionada como uma instituição que pairava acima de todas as classes sociais. De acordo com Dias (1996, p. 23):

Os acontecimentos políticos desse período estão fartos de exemplos comprovadores de um amplo processo de dominação. A Igreja não estava alheia a este processo. Ao divulgar um ideário orgânico e ampliar sua atuação no campo social, para tentar restaurá-lo em virtude dos valores do catolicismo, defendendo os princípios da autoridade e da ordem, e reivindicando um poder

⁵²⁷De acordo com a pesquisa de Dutra (1997), vários são os exemplos. Entre outros, a serem conferidos estão os discursos de Tristão de Ataíde (p. 38-39) e Getúlio Vargas (p. 38; 42; 67-68; 73); Revista Argus (p.41); Jornal Folha de Minas (p. 42); Otávio Mangabeira e Cypriano Lage (p. 44); Padre Álvaro Negromonte (p. 48); Edgard Godói (p. 48-49); Agamenon Magalhães (p. 50); Benedict Valladares (p. 66).

disciplinador das paixões e costumes, ela ofereceu preciosas armas legitimadoras ao modelo de dominação.

As dificuldades históricas de desigualdade social no país fizeram com que ao longo do século XX despontassem diversos focos de reação, especialmente originados entre aqueles segmentos do proletariado mais politizados. Já no final do século XIX algumas profissões começaram a se destacar, como foram os trabalhadores gráficos, sapateiros, motorneiros, padeiros e alfaiates. Nas maiores cidades do país tornaram-se intensas as mobilizações desses operários, que geralmente contavam o apoio das chamadas “novas profissões”, as quais haviam resultado do avanço industrial e dos transportes. Nesse sentido, Thompson (2002, p. 15) coloca: “Com frequência, a invocação do ‘costume’ com respeito a um ofício ou ocupação refletia uma prática tão antiga que adquiria a cor de um privilégio ou direito”.

Aproveitando os espaços que o movimento operário começou a galgar, especialmente a partir de algumas profissões que tinham o “costume” da ação política, determinadas tendências ideológicas e partidárias passaram a atuar diretamente junto aos trabalhadores. Nesse período, entre a proclamação da República e as duas primeiras décadas do século seguinte, vivendo uma crise institucional e política gerada pelo positivismo e pelo fim do protecionismo do Estado, a Igreja Católica tentou se valer das mesmas estratégias dos demais segmentos da sociedade civil.

Assim, entre os anos de 1910 e 1930 passou a mobilizar suas forças internas e os grupos de apoio externo, para também constituir um grupo político de ação. Em relação a esse contexto, pondera Malatian (1990, p. 16-17): “A recuperação da influência da Igreja na sociedade capitalista passava pela atuação dos católicos em movimentos laicos, partidos, sindicatos, (...). Esse projeto de expansão, antagônico à proposta liberal de organização da sociedade e do Estado, solicitou da Igreja uma plasticidade política nas relações com os governantes, numa postura nem sempre concordante, nem sempre opositora, mas alerta às brechas ocasionais capazes de favorecer seu objeto”.

A partir de então, a Igreja Católica escolheu dois alvos para impactar sua rearticulação e ação no país: o Estado e sua base oligárquica e os movimentos sociais considerados radicais. Seguindo a orientação dogmática romana, a Igreja não abriu mão de suas metas conservadoras, mas acrescentou como novidade nas suas práticas os ensinamentos da encíclica *Rerum Novarum*, voltados para o atendimento das aspirações

de um amplo movimento proletário em ascensão. Como colocam Vito e outros autores (1962, p. 17):

(...) pode-se dizer que a *Rerum Novarum* tem como principal objetivo a elevação da sorte dos trabalhadores: *De conditione opificum* é, de fato, o seu objeto. Reconhece, porém, que esse resultado não se consegue operando exclusivamente no âmbito das relações entre capital e trabalho. É preciso promover outras reformas nas instituições inspiradas no princípio do *laissez-faire*: em primeiro lugar a modificação da atitude do Estado em relação à vida econômica e àquela relativa ao ajuste da propriedade e ao uso da riqueza.

Quanto mais amplo se torna o horizonte social tanto mais favoráveis se apresentam as perspectivas de melhorar o teor de vida e a posição social dos trabalhadores. Nisso consiste a superioridade do novo programa, seja diante da posição liberal como da marxista, pois ambas, embora de orientação oposta, confiam na luta de classe: a primeira em homenagem ao princípio do resultado benéfico do jogo dos interesses individuais; a segunda na ilusória esperança de chegar à sociedade sem classes.

Na trilha desse intento, de criticar o capitalismo liberal e neutralizar as ações bolchevistas que se alastravam no mundo ocidental, a Igreja Católica desfraldou sua bandeira cristã e anticomunista. No Brasil, além desses propósitos, também teve que recuperar seu prestígio e força perante o Estado que a relegou quando da proclamação da República em 1889, e agir no sentido de contribuir para a solução da “questão social”⁵²⁸.

Para isso, entre as suas principais ações o destaque foi para a atuação incisiva no campo educacional, inserção política no campo partidário e eleitoral e o combate a todas as formas de negação aos ensinamentos cristãos e católicos⁵²⁹. Além da orientação romana, de firmeza e perseverança nesses propósitos, a Igreja brasileira criou normas de orientação para o clero e adeptos da religião, que reuniam todo o arcabouço de ação na sociedade.

Quanto ao proletariado, a base teórica dessa orientação foi pautada pelas encíclicas emitidas pelo Vaticano, de forte conteúdo social e simpáticas às causas de “dignificação” das condições de vida dos trabalhadores. Nesse sentido, na ótica do padre Rafael Braquedano, o “verdadeiro e autêntico anticomunismo” é o cristão, especialmente baseado nos “ensinamentos evangélicos e nas grandes encíclicas sociais e discursos

⁵²⁸Sobre isso ver Malatian (1990, p. 19) e Rodeghero (2002, p. 464-466; 478-485).

⁵²⁹Por exemplo, no processo político a criação da Liga Eleitoral Católica (LEC) teve vasta repercussão em todo o Brasil a partir de 1930, influenciando na cooptação de candidatos e eleitores comprometidos com os ideais sociais da Igreja Católica (Cf. Rodeghero, 2002, p. 479).

dos pontífices Leão XIII, Pio XI e João XXIII”. Para este clérigo, os homens ao possuírem direitos elementares como a livre expressão de opinião, sindicalização espontânea, escolha de partidos políticos ou formas de governo, podem assim escolher o regime político que desejarem⁵³⁰.

Porém, essa escolha deveria acontecer de acordo com a orientação religiosa, que pudesse favorecer a autodeterminação dos povos e a neutralização das “estridências nacionalistas”. Eram condições determinantes para combater “um mau fim” como era o comunismo, mas também meio de condenar o individualismo econômico representado pelo capitalismo⁵³¹. Nesse intuito, em 1937 o Papa Pio XI fez publicar a encíclica *Divini Redemptoris*, documento que expressou a percepção da Igreja sobre o comunismo.

No Brasil, foi marcante nessa nova postura a luta acirrada contra o comunismo. Doutrina que a partir dos anos 20 ganhou fôlego através da atuação do Partido Comunista, que além de procurar motivar o proletariado nos centros industriais também se voltou para o meio rural. Sobre algumas influências dos comunistas e anticomunistas em relação aos ferroviários no Estado de Minas Gerais, Corgozinho (1989, p. 235-241) apresenta alguns comentários desses trabalhadores que são bem elucidativos:

“O Partido Comunista colocava a gente dentro da oficina para instruir o povo. [...] explicando os nossos direitos (...)”. [trabalhador de oficina]

“O Partido Comunista ajudou na frente da greve [...] como a gente devia fazer, o que a gente devia reivindicar, quais os nossos direitos e nós ia explicando para o outros [...] A orientação era para a gente unir, que se nós unisse nós tomava o poder”. [trabalhador de estação]

“O partido ficava só na vanguarda, só orientando e os ferroviários é que tinham que lutar e fazer o que fosse possível [...]. Às vezes, se a gente ia numa casa que tinha mulheres elas participavam da reunião. [...] Usavam a religião católica para combater o partido”. [mecânico de oficina]

“O povo em geral dizia: - Você quer o comunismo? No comunismo você vai ver o seu filho longe de você, a sua mulher casando com outro, vai ter coisas que você não vai poder comer. O nosso Brasil é bom demais, aqui você como o que quer, bebe o que quer e ninguém fala nada”. [mecânico de locomotiva]

Assim as ameaças de convulsão social temida pelos setores conservadores da elite brasileira, como decorrência das mobilizações dos trabalhadores em busca de direitos de cidadania, incluindo-se os políticos, de trabalho e de sustento material,

⁵³⁰In: **Estudos**, Porto Alegre, jan- mar 1963, p. 41.

⁵³¹Ibidem.

permitiu que a Igreja Católica retomasse muitos dos seus espaços de influência. Porque, passou a ser a principal parceira dessas elites no combate à possível revolução proletária. Segundo Dias (1996, p. 25), como principais instrumentos de propaganda doutrinária, a Igreja Católica no Brasil lançou a instância permanente de debates junto à sociedade através do “Centro Dom Vital” e da “Revista *A Ordem*”, que visavam promover os movimentos religiosos de massa, como foram os congressos eucarísticos. No dizer do autor: “(...) nesse sentido, podemos identificar tanto estratégias de ação para exercer influência sobre as elites – a ‘ação pelo alto’ -, quanto outras com finalidades de colocar sob seu controle as massas – a ‘ação pela base’ – e transformá-las em forças a seu favor”⁵³².

No caso do Rio Grande do Sul, um Estado historicamente caracterizado pela polarização política de forças antagônicas ligadas ao latifúndio, a chegada ao poder do grupo positivista no final do século XIX com Júlio de Castilhos abriu um flanco de poder para a emergente burguesia gaúcha. Ao mesmo tempo em que inauguravam um novo cenário de ideias e práticas de fazer política e de governar, os positivistas alargaram o leque de apoios sociais, que passou a contar com setores da classe média, especialmente de profissionais liberais, comerciantes e industriais, e da mesma forma com setores do movimento operário. Nesse contexto, como verificado no capítulo 1, as ferrovias tiveram papel decisivo para a economia gaúcha se tornar emergente e diversificada.

Como visto anteriormente, após 1917 os governos gaúchos conseguiram praticamente desmobilizar as ações mais contundentes das lideranças do proletariado ligadas aos anarquistas e comunistas. Mesmo assim, no decorrer dos anos 30 e 40, período da ascensão varguista no cenário nacional e de aniquilamento das resistências aos golpes de 1930 e 1937, os comunistas tiveram atuação destacada.

Entre os grupos de trabalhadores que passaram a sofrer a influência comunista estavam aqueles que prestavam serviços ou eram servidores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Resumidamente, isso acontecia por formarem uma categoria expressiva em número de trabalhadores; possuir uma história sólida de organização assistencial; ser um contingente cuja grande maioria eram pessoas alfabetizadas; e porque tinham a

⁵³²Ibidem.

“chave” da economia gaúcha em suas mãos, através da possibilidade do controle de acesso às rotas do principal meio de transporte do Estado.

Logicamente que os governos sabiam desse potencial dos ferroviários. Desde fins do século XIX já haviam sido publicadas leis de amparo trabalhistas a esses trabalhadores, que representavam uma profissão estratégica para o país. Prática que se manteve no decorrer do tempo, ficando praticamente em aberto apenas as questões salariais, que dependiam da situação conjuntural.

Em que pese certo “controle” governamental sobre a categoria dos ferroviários no país, e de modo particular no Rio Grande do Sul, a partir de 1945, passado os anos de torniquete do regime de exceção da “Era Vargas”, tornaram-se mais comuns mobilizações políticas dos servidores das estradas de ferro. Nesse contexto, entre as principais lideranças dos movimentos reivindicatórios despontaram os “trabalhistas” e os “comunistas”.

Os “trabalhistas” eram considerados moderados, adeptos da negociação através dos representantes eleitos ou apoiados pela categoria. Já os “comunistas”, constituíam uma parcela diminuta, porém, geralmente eram os que estavam à frente dos movimentos paredistas ou das polêmicas de ordem profissional. Suas posições foram consideradas radicais, e por isso passaram a ser o foco de contrariedades e vistos pelos setores conservadores da sociedade como perigo iminente. No dizer do ferroviário aposentado Telmo Douito de Menezes, considerando a organização da categoria dos ferroviários na cidade de Santa Maria, “(...) nessa época, os taxados de comunistas eram os que trabalhavam pelo interesse da classe ferroviária”⁵³³.

Portanto, independentemente de serem ideologicamente afinados com o “mal”, tinham a coragem e o interesse de estar à frente dos principais embates que envolveram os ferroviários gaúchos no século passado. Por isso, geralmente eram identificados pela polícia e imprensa como “agitadores”, que traziam ao seio da “família ferroviária” instabilidade não desejada por seus pacatos membros. O resultado disso, geralmente, era o acirramento de posições e a prisão dessas lideranças, no intuito governamental de estancar a continuidade e solidez dos movimentos reivindicatórios.

Em função disso, ainda se considerando o episódio da Intentona de 1935, e após como reflexo da Guerra Fria, a presença da Igreja Católica passou a destoar entre os

⁵³³In: “Memória Cidadã: Vila Belga” (2002, p. 171).

principais segmentos proletários do país, através das suas pastorais, circulo e educação formal. No caso dos ferroviários gaúchos essa presença foi marcante, o que não quer dizer que muitos ferroviários e seus familiares não tenham aderido ao comunismo. Mas, comparativamente a outras partes do Brasil, pelo que foi possível deduzir, o apoio à ideologia comunista foi minoritário.

Mesmo assim, havia o paradoxo daqueles que ao aderirem ao comunismo se mantinham adeptos da religião católica. A explicação para isso estaria no fato de que o chefe de família ou mesmo a esposa/companheira optava em apoiar politicamente as propostas do comunismo, que diziam respeito ao combate das formas de exploração do trabalhador e da melhoria das suas condições de vida, mas tal posição não excluía toda uma formação religiosa católica da família. Especialmente pela crença e valores cristãos, como no caso da adoção sacramentos tradicionais, a exemplo do batismo, a comunhão, o casamento, etc. Enfim, existia um “habitus” internalizado muito difícil de ser superado, próprio de uma cultura católica de séculos, bem como da dificuldade de entender as principais ideias políticas norteadoras do comunismo e sua definição pelo ateísmo.

Numa luta ferrenha contra o laicismo, “identificado como aquele que prepara a via para o comunismo”⁵³⁴, a educação foi o canal mais significativo utilizado pela Igreja Católica para estar junto aos ferroviários. Nas cidades e nas zonas rurais isso ocorreu através das escolas formais organizadas e mantidas pela COOPFER, por meio da organização de currículos, orientação pedagógica e direção dos estabelecimentos. Os sacerdotes da Igreja atuavam junto às famílias ao longo dos trajetos das linhas impondo toda uma formação cristã voltada à adoção de valores morais rigidamente controlados, que diziam respeito aos hábitos de leitura, vestimenta, alimentação, saúde e comportamento.

Já nas escolas técnicas ou grupos escolares das zonas urbanas, o trabalho atingia diretamente os filhos de ferroviários. Isso acontecia nos ritos de trabalhos da educação especializada ou nos trabalhos de catequese junto à comunidade, o que indiretamente atingia os demais familiares desses alunos. Como nas cidades era mais difícil atingir a todas as famílias, muitas acabaram optando em seguir outros tipos de religião, como foram as evangélicas⁵³⁵.

⁵³⁴Conforme Dias (1996, p. 63), baseado no pensamento do Papa Pio XI. Posição reafirmada também por D. João Becker, Arcebispo de Porto Alegre nos anos a partir da década de 1920.

⁵³⁵Em Santa Maria, muitas famílias ferroviárias aderiram às Igrejas Anglicana, Luterana e Assembleia de Deus. Ao contrário, em Minas Gerais, na RMV (Rede Mineira de Viação), conforme aponta Corgozinho

Na cidade de Santa Maria, pela expressividade do contingente de famílias ferroviárias, estimada no seu ápice em mais de cinco mil, bem como por ser o centro principal de organização social e política desses trabalhadores, foi intensa a atuação da Igreja Católica em toda a comunidade e em especial junto aos trabalhadores. Isso se explica em função de que na tradição cultural da cidade era marcante a presença de luteranos, anglicanos e metodistas, e também pela presença expressiva de famílias judias e islâmicas.

O combate às ameaças comunistas de ataque à religião, destruição da família e corrupção da moral e dos bons costumes foi o pano de fundo para encobrir as reais preocupações da Igreja Católica, que era a manutenção do capitalismo e da propriedade privada. Para isso ocorrer, precisava de adeptos que seguissem suas orientações. O combate feito à modernidade pela direção da Igreja como o exposto nas encíclicas papais, em verdade era um freio aos problemas crescentes trazidos pelo liberalismo que acabaram abrindo espaço para o comunismo⁵³⁶.

Então, no plano local e estadual, a estratégia foi atuar em parceria com a sociedade civil anticomunista, através dos círculos operários e nas pastorais por meio da ação direta dos sacerdotes nas comunidades proletárias. Os depoimentos dos ferroviários atestam bem a dimensão dessa ação da Igreja, considerada positiva e meritória por esses trabalhadores.

Em Santa Maria, isso ficou bastante evidente nos bairros “Perpétuo Socorro” e “Itararé”, através das igrejas ali edificadas e do Círculo Operário Ferroviário. Na parte central da cidade, duas entidades tiveram maior destaque, ou seja, a Sociedade Anchieta e a Juventude Operária Católica (JOC) ligadas à sede do bispado. Da mesma forma, outras iniciativas aconteceram, como foram as parcerias com o “Círculo Operário Santamariense” que atendia muitas famílias ferroviárias, assim como acontecia com diversas escolas confessionais que atuavam na periferia da cidade, além da distribuição de templos nas principais vilas habitadas por operários.

Mas, sem dúvidas, o trabalho de maior repercussão foi aquele de muitos anos praticado pelo Irmão Estanislau José e sua equipe. Trabalho que além do seu caráter

(1989, p. 38): “A Maçonaria e o Protestantismo foram incrementados em Divinópolis, após a vinda para esta cidade do Sr. Antônio Rangel da Força Evangélica. Ele era de Ribeirão Vermelho, era maçom e tinha sido designado chefe da Oficina. Segundo consta, os católicos eram perseguidos na Oficina e muitos, para evitarem as perseguições, adotaram o protestantismo. Foi a partir daí que teve início a briga política com os padres da religião católica”.

⁵³⁶Sobre esse assunto, ver Dias (1996, p. 39-46; 80).

social, considerado de inestimável valor pelos ferroviários, também serviu como forma de indução ao anticomunismo. Como afirmou Alfredo Dala Riva, ex-chefe das Oficinas do “Km 3”, citado por Máximo (1979, p. 44-45), ao comentar a ajuda que recebeu do religioso durante as greves ferroviárias:

Sua tática era admirável ao lidar com as pessoas de todas as ideologias. (...) Para não prejudicar as famílias desses operários faltosos nunca apelava para a denúncia. (...) Sabia que eram antes uns iludidos que perversos. (...) Eu recorria ao Irmão Estanislau para “domar” os operários rebeldes. (...) Autoridades nos informaram que havia entre os operários de nossa Oficina mais de 80 comunistas atuantes e fichados⁵³⁷. (...) Conquistamos esses homens para serem úteis à sociedade. (...) Assim, de uma oficina rebelde conseguimos fazer uma verdadeira família. (...) ele nos fazia na Oficina ao menos uma visita por semana.

Ainda de acordo com Máximo (1979, p. 41), a direção da VFRGS confessou que a “dedicação incondicional do Irmão Estanislau e a assistência religiosa do Pe. Mascarello livraram a estrada de ferro de ser dominada pelos comunistas”. Na percepção desse autor, o trabalho apostolar desses religiosos na ferrovia foi muito mais eficiente que as próprias leis de repressão existentes à época.

Por outro lado, nas esferas políticas de representação dos ferroviários o anticomunismo igualmente foi marcante. No caso da Câmara de Vereadores de Santa Maria, que entre 1945 e 1962 contou com inúmeros edis ferroviários ou representantes fiéis às causas desses trabalhadores, os debates envolvendo o comunismo foram persistentes. Exemplo de ferrenho anticomunista, o vereador e capitão da Brigada Militar, Getúlio Mario Zanchi, foi uma das vozes mais contundentes. No ano de 1948, assim se expressou: “Requeiro que a mesa consulte a casa formada de representantes de partidos verdadeiramente democráticos, que em nome do povo de Santa Maria, manifeste seu repúdio a doutrina comunista, reconhecida como contrária aos princípios cristãos e democráticos do povo brasileiro, sabendo que visa a implantação de uma ditadura de classe”⁵³⁸.

A fala do vereador tinha como foco a presença no parlamento municipal de elementos que eram declaradamente comunistas, sendo alguns ligados aos ferroviários. Em 1949, o dito vereador discursou no parlamento santa-mariense em relação aos

⁵³⁷Se a informação condizia com a verdade, o número de comunistas nas Oficinas da VFRGS, do “Km 3” em Santa Maria, não superavam a 1,5 % do total de trabalhadores lotados naquele local.

⁵³⁸Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 jan. 1948.

acontecimentos havidos na Hungria, com a tomada do poder pelos comunistas. Na ocasião, requereu que a Câmara de Santa Maria “interpretando o pensamento e a vontade do povo livre e cristão do município”, telegrafasse ao Cardeal, Bispo Diocesano e Arcebispo Metropolitano “hipotecando sua solidariedade às manifestações de protesto contra a farsa comunista, (...) condenando a prisão perpétua o Cardeal Primaz da Hungria”⁵³⁹.

Tal manifestação era uma crítica, entre tantas, aos representantes no legislativo que defendiam o direito democrático de manifestação política dos comunistas da Casa, que incluíam entre outros os vereadores Hygino Trevisan (advogado), Mathias Salathiel Fernandes (ferroviário) e Jorge Achutti Mottecy (funcionário público e acadêmico de Direito)⁵⁴⁰. Até mesmo um convite da “Coligação Ferroviária” encaminhado aos vereadores, para um comício de “congraçamento da família ferroviária”⁵⁴¹, constituiu motivo para acusação do vereador Zanchi, que julgava ser “mais uma manobra comunista”, cujo “convite (...) [que] tem matiz vermelho”⁵⁴². Nessa posição, recebeu na ocasião apoio de outros vereadores do PSD e PTB⁵⁴³.

Na época era comum a detenção pela polícia desses vereadores, por defenderem publicamente as suas ideias. No caso de Mathias Salathiel Fernandes, servidor da VFRGS, isso era corriqueiro, pois aproveitava os movimentos de mobilização dos ferroviários e se dirigia aos outros núcleos do Estado onde proferia discursos e trabalhava pela organização do grupo profissional⁵⁴⁴. Mais tarde, essa *missão* coube ao líder ferroviário Baltazar Melo [**grifo meu**].

Essa pressão anticomunista se fazia sentir também em outros setores proletários da cidade, como ocorreu junto ao comércio, que reunia expressivo contingente de trabalhadores. Exemplo disso encontramos nas solenidades de fundação da companhia Sul Brasileira de Comércio, Importação e Exportação S. A. (SULBRA) e do 1º Congresso

⁵³⁹Idem. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 fev. 1949.

⁵⁴⁰Posteriormente advogado da Assessoria jurídica da COOPFER.

⁵⁴¹Conforme Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 mai. 1949. Nessa época, os slogans dos ferroviários eram: “Tudo por um aumento de geral Cr\$ 500,00” e “Salve a unidade e a organização dos ferroviários”.

⁵⁴²Idem. **Livro de Atas**. Ata N°. 101/49, 18 mai. 1949, p. 15.

⁵⁴³Como, por exemplo, de Antonio Abelim (PSD) e Luciano Martins de Castro (PTB), que apoiavam as ações da polícia impedindo que os comunistas pudessem discursar nesses comícios e assim manter a “tranquilidade pública” (Idem. **Livro de Atas**. Ata N°. 148/49, 23 nov. 1949, p. 117-118).

⁵⁴⁴Segundo depoimento oral do ferroviário aposentado Adão Moraes, marceneiro de 84 anos, ele próprio presenciou uma detenção de Salathiel no pátio das oficinas do “Km 3”, quando elementos das polícias civil e militar de forma truculenta o aprisionaram sem qualquer mandato judicial.

dos Funcionários da empresa, uma revenda de veículos e peças da multinacional alemã “Mercedes Benz”, acontecido em Santa Maria no mês de maio de 1957. Na ocasião, o senhor Amaury Appel Lenz em nome da direção da empresa, proferiu um discurso onde em determinado momento fez a seguinte colocação:

(...) todos nós sabemos nos tempos modernos, o quanto evoluiu o conceito do trabalho no mundo. (...) esse conceito do trabalho melhorou sobremodo com o advento do cristianismo, que nivelou os homens e redimiu os escravos, modificando gradativamente as condições do trabalho e suprimindo tanto quanto possível a exploração do homem pelo homem. (...) Entramos depois, nos albores do novo século, no início da inquietação das massas trabalhadoras, que levadas pelas teorias de Marx, estimulam a luta de classes; em sua doutrinação o marxismo vale-se do operariado como massa dúctil e maleável, para a escalada do poder, preconizando a revolução social, como medida salvadora dos interesses das massas obreiras (...) tal política si teve seus adeptos fervorosos em nosso país, já foi superada; o que se vê, numa visão panorâmica em toda a Nação, é um repúdio à ideologia de Marx; o próprio elemento trabalhador já se apercebeu e tem recuado aos poucos dessa situação, que em dado momento, chegou a preocupar as classes pensantes. Nosso povo, por sua ânsia incontida de liberdade, não se deixa facilmente prender à concepção estranha a sua índole e também sendo um aglomerado de tendências sentimentais, não pode aceitar uma teoria que propugna a luta permanente de classes. Inda agora lemos nos jornais, que o marxismo brasileiro está em decomposição, pois que lavra a divisão em suas hostes (...) hoje os marxistas crioulos já discutem as ordens recebidas (...)”⁵⁴⁵. (sic)

Essa era uma percepção explícita que as ditas “classes conservadoras” tinham em relação ao comunismo. Conforme o discurso acima, depois de 1945 esta ideologia já não era tão temida, porque tanto “o elemento trabalhador” quanto as “classes pensantes” já não compactuavam com a luta de classes. Afora isto, havia também o caráter sentimental do povo e a “decomposição” do marxismo, situações que serviam para tranquilizar a todos.

Logicamente, que esse tipo de pronunciamento não abarca o entendimento completo do tema, mas trazia em si um recado direto aos trabalhadores e fazia parte da ideologia liberal predominante. Ainda conforme as palavras do orador, todos os trabalhadores deveriam estar “irmanados pelos mesmos sentimentos fraternos, aglutinados pelo sadio interesse do sempre crescente desenvolvimento da firma, entrosados naqueles princípios clássicos do comércio livre com leis da oferta e da procura e que fizeram a grandeza de uma nação, em simbiose perfeita de ideias e de cometimentos (...)”⁵⁴⁶.

⁵⁴⁵Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Anais**. SULBRA. Santa Maria, mai. 1957.

⁵⁴⁶Ibidem.

No próprio meio ferroviário existiam aqueles radicalmente contrários ao comunismo. Veja-se a posição dos senhores Neves Gama, Flordemar Poli, André Henrique Schlottfeldt e João Clavé Sobrinho, agentes despachantes de trens, que no ano de 1948 se dirigiram por ofício ao presidente da Câmara de Vereadores de Santa Maria manifestando contrariedade a uma afirmativa do vereador Jorge A. Mottecy, publicada no jornal “Diário do Estado”, edição de 2 de junho, o qual classificava de “serviçais do Diretor da Viação Férrea” os ferroviários que haviam se solidarizado com aquela chefia, “no último movimento que visava agitar a nossa classe ferroviária pró-aumento de vencimentos (...) A nossa solidariedade apenas teve o escopo da desaprovação do caminho errado e ilegal que havia tomado”⁵⁴⁷.

Nos anos seguintes, estes ferroviários anticomunistas fundaram um jornal denominado “Informação Ferroviária”, editado em Santa Maria e dirigido por Neves Gerson da Gama. Segundo as palavras do seu diretor, era um jornal que tinha “(...) por escopo esclarecer e orientar ampla e completamente os ferroviários quanto a todos os assuntos de seu vital interesse; sempre o jornal norteando-se pela perfeita sintonia com autoridades constituídas, defendendo-as mesmo quando ideias perniciosas procuram infiltrar-se no seio da classe”⁵⁴⁸.

No contexto do poder legislativo santa-mariense, entre tantos debates que envolveram questões ideológicas e as ações da Igreja Católica, sobravam denúncias sobre a união de trabalhistas e comunistas, e que também envolviam o clero nos assuntos eleitorais. Como afirmou Jorge Achutti Mottecy em determinada ocasião, as pressões eram “armas usadas pelo Clero para convencer o eleitorado distante dos centros populosos”. Por seu lado, Walter Cechella, vereador do PRP, ao defender a Igreja, justificava que havia “parcialidade” da instituição⁵⁴⁹.

⁵⁴⁷Idem. Ofício do Senhor Neves Gerson da Gama e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 04 jun. 1948.

⁵⁴⁸Idem. Ofício do Senhor Neves Gerson da Gama. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 set. 1953.

⁵⁴⁹Idem. **Livro de Atas**. Ata N^o. 226/54 (Cd - 153, 153 a, 154, 154 a, 155). Ver também as Atas N^o 172/57 e 174/57 (Cd - 164 até 177 a).

3 SOLIDARISMO PROFISSIONAL COMPARTILHADO

Este capítulo trata das práticas de cooperativismo no meio ferroviário gaúcho, considerando, entre outras iniciativas, as ações da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada (COOPFER) que foi durante sessenta anos, pelo menos, a maior referência de associativismo de sucesso entre as diversas categorias profissionais que formavam o proletariado gaúcho.

A sedimentação da experiência cooperativista foi resultado de um esforço coletivo de milhares de trabalhadores da Viação Férrea, começado ainda na época da *Compagnie Auxiliaire*. Seu auge aconteceu durante o período de administração estatal da rede ferroviária gaúcha, quando a opinião pública a reconheceu como um dos maiores empreendimentos de atendimento assistencial no contexto geral do mundo do trabalho operário sul-americano⁵⁵⁰.

Da importância alcançada pela profissão ferroviária no Rio Grande do Sul derivaram uma série de iniciativas levadas a efeito por esses trabalhadores. Entre elas a de maior repercussão foi a organização da cooperativa de consumo, cuja perenidade ficou marcada pela capacidade de mobilização de seus associados, idoneidade de suas administrações e resultados sociais, além do que representou como sustentáculo para as ações políticas dos trabalhadores e governos instituídos.

Na intenção de aquilatar a importância dessa instituição para os trabalhadores ferroviários procuramos nesse estudo verificar a dimensão da prestação de seus serviços assistenciais, bem como as repercussões desse trabalho. Nesse sentido, o objetivo é estudar o histórico da formação e organização da COOPFER, identificando e analisando o funcionamento dos seus departamentos. Com destaque às iniciativas de abastecimento de gêneros de primeiras necessidades às famílias ferroviárias, a implantação de uma rede de escolas de formação básica, de alfabetização e ensino técnico, atendimento de saúde e demais medidas de apoio social ao seu imenso quadro de associados e dependentes.

⁵⁵⁰São muitos os relatos em jornais, revistas e na documentação governamental e das entidades organizadas pelos trabalhadores ferroviários nesse sentido.

Também, como objetivos desse capítulo, procuramos analisar as influências externas sofridas pela categoria profissional dos ferroviários gaúchos, as quais, capitaneadas pela COOPFER foram determinantes para o alcance de benefícios sociais, como no caso das medidas de bem-estar social e de cooptação ideológica engendradas por ações governamentais e de caráter religioso.

Por fim, verificar o alcance do mutualismo por meio do solidarismo da cotização que originou as práticas dos pecúlios, cujo pioneirismo foram as sociedades de amparo mútuo, institutos que despertaram no interior do grupo profissional a preocupação com o futuro de amparo familiar.

Nesse sentido, como analisa Fortes (1999, p. 173-174), o proletariado busca na sua cultura de classe a criação de “formas de sociabilidade” para poder fazer frente à estrutura econômica do capitalismo. Essa foi uma intenção manifestada pelos trabalhadores ferroviários desde o início das suas mobilizações para fortalecimento da profissão, em que a beneficência, o cooperativismo e o mutualismo foram os esteios de sustentabilidade da “classe ferroviária”. Segundo o autor:

A integração internacional de mercados e a industrialização levam a deslocamentos massivos de população, concentração acelerada em núcleos urbanos, extinção de velhos e surgimento de novos modos de sobrevivência econômica, ocasionando a crise ou o desaparecimento de mecanismos tradicionais de solidariedade baseados em estruturas de parentesco, normas de ação comunitária ou ofício. Ao mesmo tempo, novos vínculos surgem no universo urbano industrial.

Assim, entre esses novos vínculos, as formas associativas de amparo ao trabalhador caracterizam o “movimento operário em diferentes contextos históricos”⁵⁵¹. Seguindo essa perspectiva, através da Cooperativa de Consumo os ferroviários criaram uma rede de atendimento social e cultural que praticamente abrangeu todos os principais núcleos ferroviários do Estado, e de modo especial, contribuiu para projetar a cidade de Santa Maria no cenário nacional e internacional como um expressivo polo cooperativista.

Contudo, a análise sobre o cooperativismo no meio ferroviário gaúcho merece uma reflexão mais apurada no que diz respeito às relações entre trabalhadores e

⁵⁵¹Ibidem. Em relação a isso, independentemente da tomada de posição ideológica, em suas concepções originais, Singer (1999, p. 9-10), enfatiza que as cooperativas de produção e/ou consumo constituíram a “essência do socialismo, enquanto modo de produção”, em função da organização democrática da produção e do consumo.

patrões, entre trabalhadores e governos estaduais. Há que se considerar sobre as relações de autonomia e dependência profissional desses trabalhadores da ferrovia gaúcha, para que se possam analisar as razões do sucesso e da estagnação do empreendimento cooperativo ao longo de sua existência no Rio Grande do Sul.

À parte o serviço que prestou aos ferroviários, enquanto teve pleno vigor econômico, numa reflexão que ponderamos ser muito importante em relação à história da instituição, parece estar aí uma das questões mais polêmicas da vida da entidade cooperativa. Isto é, suas relações harmoniosas com a direção da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e os governos instituídos, que contribuíram para o seu fortalecimento nos seus primeiros anos de existência, mas também para gerar sua crise e dismantelamento progressivo⁵⁵².

Contudo, há que se destacar diferenças pontuais entre o trabalho assistencial protagonizado pela COOPFER, que foi produzido inicialmente com intenções de assistencialismo, especialmente na época da *Auxiliaire - Brazil Railway* e durante a administração estatal da ferrovia, no governo de Borges de Medeiros, mas que no decorrer do tempo demonstrou-se como uma aspiração coletiva do grupo profissional atuante na VFRGS.

Nesse sentido, também é inegável que sempre houve por parte da direção da COOPFER intenções assistencialistas para o pessoal de poder aquisitivo da ferrovia, especialmente aquele residente ao longo das linhas. Mesmo assim, independente de toda a carga de influências educacionais, políticas e religiosas, essa parcela do operariado ferroviário conseguiu com o passar dos anos uma situação social melhor do que a vivida por outros segmentos do proletariado rio-grandense.

Essa foi uma visão que não apenas partiu da “elite ferroviária” ou dos patrões. Desde muito cedo, como se percebeu na entidade de “Associação Humanitária” fundada em 1903, havia a preocupação da assistência aos desamparados. O que pode ser entendido tanto quanto pela sua conotação de assistencialismo, como na de

⁵⁵²A entidade no momento funciona precariamente. No ano de 2005 completou 92 anos, e ainda possui alguns patrimônios, como os prédios que outrora atendiam a estrutura comercial e assistencial em Santa Maria. Com destaque ao hospital “Casa de Saúde”, que depois de muitos anos de crise, graças a um convênio entre Prefeitura Municipal de Santa Maria, Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Serviço Único de Saúde (SUS) e Governo do Rio Grande do Sul disponibiliza cerca de 100 leitos para atendimentos de baixa e média complexidade da população em geral.

beneficência, na expressão das práticas de favores prestados aos desvalidos ou injustiçados.

Como foi percebido no capítulo anterior, em experiências associativas pioneiras, os ferroviários gaúchos influenciados por uma série de iniciativas, desde os primeiros momentos de formatação de sua profissão passaram de modo paralelo a compartilhar atitudes de ajuda mútua. Nos primeiros anos foram iniciativas que tiveram caráter nitidamente beneficente, porque visaram complementar minimamente suas débeis condições de trabalho e sustento familiar. Num passo adiante, trabalharam para constituir sociedades de pecúlios, institutos que modernamente conhecemos como companhias de seguro, as quais serviriam para amparar os trabalhadores e/ou seus familiares em caso de doenças, desemprego ou falecimento.

A mais importante sociedade fundada com esse intento foi o “Amparo Mútuo” localizado na cidade de Santa Maria, no ano de 1908. Após, seguiram-se outras, constituídas em diferentes núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul. Porém, com a sedimentação da COOPFER, as entidades de amparo mútuo priorizaram tratar especialmente dos assuntos de previdência, com destaque aos de pecúlios.

Na ótica de perscrutação da dimensão atingida por essas instituições assistenciais, pode-se afirmar que os serviços prestados pela COOPFER e demais entidades mutuais foram fundamentais no decorrer do século XX para a afirmação social da categoria dos ferroviários gaúchos. Entre tantas particularidades desses serviços, as de cunho educacional certamente alcançaram maior repercussão. A erradicação do analfabetismo no seio dessa categoria e as condições de preparo de mão-de-obra especializada são exemplos significativos. Como afirma Horowitz (1985, p. 20): “Las asociaciones de ayuda mutua y cooperativas dieran a los ferroviarios gran poderio económico y político. Los protegieron frente a los problemas originados em situaciones críticas y los ayudaron a enfrentar la vida cotidiana”.

Contudo, em que pese terem sido instrumentos de agregação social e de fortalecimento de cidadania, na cultura associativa e mutualista no meio ferroviário gaúcho também ficaram marcadas incisivamente por influências ideológicas de base religiosa e política. Desde o final do século XIX, as reivindicações dos ferroviários que laboravam nas diferentes empresas ferroviárias do Rio Grande do Sul fizeram ver aos patrões a necessidade de adoção de medidas que refreassem as paredes, situação que da mesma forma motivara os operários a constituir suas primeiras entidades

assistenciais. Afinal, a ideia primordial dos pioneiros organizadores dessas instituições era se antecipar ao operariado ferroviário, dotando-os de meios que contribuíssem para sua sobrevivência familiar material e seguridade nos momentos de incerteza profissional.

Em relação a isso, a impressão é que as iniciativas mutuais e cooperativistas dos primeiros anos foram engendradas de forma autônoma no meio ferroviário gaúcho, como poderia ser percebida na entidade de beneficência organizada em 1903. Contudo, a intervenção dos patrões, através de seus interlocutores ocupantes de cargos de chefia, visava frear as influências visíveis no meio operário das ideias socialistas e anarquistas que ameaçavam o funcionamento dos serviços de transportes.

Até porque, independente das leis pioneiras de previdência e direitos trabalhistas, a ação declarada do governo brasileiro em providenciar os meios de assistência ao proletariado ferroviário somente aconteceu a partir de 1949. Isso se deu no contexto das ações do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), quando foi criado o “Serviço de Assistência e Cooperação Educacional à Família dos Ferroviários” (SACEFF), órgão que se destinava a dar apoio social aos trabalhadores ao longo das linhas, bem como aporte aos “Centros de Assistência” coordenados pelas administrações das autarquias estaduais.

Entretanto, o grau de abrangência do SACEFF no ano de 1952 estava limitado a ações em apenas 10 Estados do país. No Rio Grande do Sul não encontramos evidências de funcionamento desse serviço, possivelmente inexistente em função das medidas de assistência social protagonizadas pelo governo estadual, COOPFER e demais entidades criadas pelos próprios ferroviários, que de diferentes maneiras atendiam os objetivos que lhe deram origem⁵⁵³.

⁵⁵³Conforme o Serviço de Documentação do Ministério de Viação e Obras Públicas do Brasil (1952, p. 7), o SACEFF destinava-se “a promover em cooperação com as ferrovias, seus servidores e amigos, uma assistência física e educativa à família ferroviária, para ajudá-la a atingir um relativo nível de bem estar humano”. Incluía, nesse propósito, “a assistência à saúde, à educação, à família no lar, a esportes e recreações, à indústria doméstica e outros serviços”. (In: **BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT – Ministerial Reports, 1821 -1960**).

3.1 A Cooperativa de Consumo dos Ferroviários (COOPFER)

A iniciativa dos ferroviários em constituir uma cooperativa de amparo assistencial não foi fato isolado. Ela fez parte de um conjunto de outras iniciativas tomadas pelos trabalhadores brasileiros, iniciadas ainda no século XIX, inclusive dos próprios ferroviários em diversos Estados do país.

O nascimento do cooperativismo⁵⁵⁴ acontece quando em 21 de dezembro de 1844 no bairro de Rochdale⁵⁵⁵, na cidade inglesa de Manchester, liderados por owenistas e cartistas, 27 tecelões e uma tecelã fundaram a "Society of Equitable Pioneers", ao fazerem uma cotização das sobras salariais mensais de cada participante durante um ano, para organizar uma cooperativa de consumo⁵⁵⁶.

Tendo o homem como principal finalidade, e não simplesmente o lucro, os tecelões de Rochdale buscavam naquela época uma alternativa econômica para atuarem no mercado, em função das condições impostas pelo capitalismo, como era o caso dos preços abusivos dos produtos de primeira necessidade, exploração da jornada de trabalho, falta de moradias e ao desemprego crescente.

Cultivaram os primeiros cooperativistas ingleses os valores de ajuda mútua e a igualdade de direitos e deveres. Segundo Paul Singer, comentando sobre a relação entre salários e oferta de mão-de-obra, o devir do progresso técnico prejudicava a subsistência das famílias proletárias e trazia como consequência a passividade do proletariado, que ficava sujeito a um padrão de vida próximo do mínimo da sobrevivência. Mas, com o passar dos anos aconteceu sua reação. Assim, "já na terceira década do século XIX, os trabalhadores ingleses se lançaram à formação de sindicatos e cooperativas para lutar por melhores condições de trabalho e remuneração e eventualmente pela substituição das empresas capitalistas por cooperativas operárias de produção"⁵⁵⁷.

⁵⁵⁴Segundo estudo disponibilizado pela Organização das Cooperativas de São Paulo (OCESP). Disponível nos endereços: <<http://ocespp.org.br/cprtvsmo.html#Hist.doCoop/>> e <<http://ocespp.org.br/cprtvsmo.html#Coop.noBrasil>>. Capturado em: 25/04/2002.

⁵⁵⁵No então chamado "Beco do Sapo" (*Toad Lane*).

⁵⁵⁶Sobre esse histórico, ver também Singer (1999, p. 85-106), que aponta ter sido a primeira cooperativa de consumo criada por tecelões em Fenwick, na Escócia, no ano de 1769; e Thompson (2002, p.303; 380-411) que analisa as ideias e as práticas do cooperativismo baseado no pensamento Robert Owen, de New Lanark na Inglaterra.

⁵⁵⁷In: Mill (2001, p.13). Para Singer (Ibidem, p. 19), interpretando as ideias de Stuart Mill, a divisão de classes, que para os marxistas era considerada a essência do capitalismo, "deveria ser superada algum dia e que a constituição de empresas cogeridas por trabalhadores e capitalistas ou autogeridas pelos

Como coloca Singer (1999, p. 90-91), ao historiar sobre as cooperativas de consumo:

É provável que as cooperativas tenham sido um desdobramento lógico das atividades dos *trade clubs* enquanto sociedades mutualistas. Trabalhadores, que mantêm fundos comuns para atender emergências como doenças e óbitos, têm facilidade para criar outros fundos destinados a compras em comum e até para projetos mais ambiciosos, como moinhos e padarias. Antes da generalização do vapor, as fábricas se localizavam a beira das correntes d'água, muitas vezes afastadas de qualquer centro urbano. Nessas condições, os empregados alugavam moradias aos trabalhadores e montavam armazéns para abastecê-los.

[...] Vale observar que, tal qual os sindicatos, também as *cooperativas foram sempre iniciativas de trabalhadores qualificados*. [grifos do autor]

No ideário do cooperativismo pioneiro também existiram outras intenções, que não apenas aquelas de reversão da penúria social da população humilde por suas próprias iniciativas. Como analisa Thompson (2002, p. 381), em seu estudo sobre a história política da formação da classe operária na Inglaterra, houve também uma “tradição paternalista” nas discussões e nas práticas do cooperativismo de base owenista. Conforme o autor, considerando o caso de trabalhadores rurais da Escócia, devido às “(...) dificuldades de disciplina do trabalho e adaptação dos desregrados (...)”. Isso se dava porque Robert Owen “lançava acenos às classes trabalhadoras (...)”, e, como complementa o autor, foi num certo sentido “o *ne plus ultra* do utilitarismo, planejando a sociedade como um gigantesco *panopticon* industrial (...)”. Para Owen os trabalhadores necessitavam de ações “benevolentes” a serem “providenciadas para eles”, o que visava também uma remoralização das “classes inferiores”⁵⁵⁸.

Conforme COOPFER (Relatório de 1933, p. 4), entre os primeiros resultados alcançados pelos tecelões de Rochdale, já em 1885 o programa cooperativista foi adotado e desenvolvido pela “Escola de Nimes” na França. Mais tarde, no ano de 1921 aconteceu um manifesto dos universitários franceses em que o cooperativismo de consumo passava a ser considerado uma verdadeira doutrina econômica, com envergadura para modificar as condições sociais e econômicas da humanidade. Nos

trabalhadores (...) já dera início à evolução para uma economia que seria afinal inteiramente formada por cooperativas de produção (...)”.

⁵⁵⁸Cf. Thompson (2002, p. 382). Ver também Singer (1999, p. 70-74).

anos seguintes essas experiências foram expandidas pelo mundo, abrangendo todos os segmentos da atividade humana⁵⁵⁹.

No Brasil, à parte as experiências do sistema cooperativo dos mutirões encontrados pelo menos desde o século XVIII em comunidades rurais, a primeira organização coletiva sob forma de cooperativa aconteceu no ano de 1847, a partir das ideias de um *fourierista* chamado Jean Maurice Faivre, que juntamente com outros europeus fundaram nos sertões do Paraná a colônia Tereza Cristina⁵⁶⁰.

Nesse período, conforme COOPFER (Relatório de 1933, p. 8), o Código Comercial brasileiro de 1850 desconhecia as sociedades cooperativas. Somente no final daquele século começaram a ser editadas leis que contemplariam tais iniciativas. Assim aconteceram com os Decretos Nº. 739 de 11/09/1890; Nº. 869 de 17/10/1890; Nº. 1.426 de 23/02/1891 e Nº. 603 de 20/10/1891. Este último regulamentou as sociedades cooperativas “que já começavam a desenvolver-se em nosso país”. Mas a lei que disciplinou a existência das cooperativas no Brasil foi o decreto Nº. 1.637, de 5/01/1907 e que criava também os Sindicatos Profissionais⁵⁶¹.

No histórico do cooperativismo brasileiro em que despontam diversas iniciativas e experiências, pelo menos três formas principais de organização ganharam projeção no início do século passado. Ou seja, o cooperativismo de consumo, o agropecuário⁵⁶² e o

⁵⁵⁹De acordo com Singer (1999, p. 103; 105), no ano de 1854, os pioneiros fundaram uma segunda cooperativa, a *Rochdale Co-operative Manufacturing Society*, experiência positiva que possibilitou novas iniciativas na Europa e sua difusão para outros continentes. Assim foi o caso da criação da *Rochdale Equitable Provident Sick and Benefit*, voltada à beneficência mútua.

⁵⁶⁰Seguiram-se outras iniciativas, tais quais a da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Companhia Paulista, na cidade de Campinas (SP) em 1887 (certamente, uma das primeiras do gênero entre os ferroviários); em Ouro Preto (MG) foi criada uma Sociedade Econômica Cooperativa no ano de 1889. Já em 1891, na cidade de Limeira (SP) foi fundada a Cooperativa dos Empregados da Companhia Telefônica. No Rio de Janeiro, surgiu a Cooperativa Militar de Consumo no ano de 1894; em 1895 foi constituída a Cooperativa de Consumo de Camaragibe, em Pernambuco; em 1913 surgiu a Cooperativa dos Empregados e Operários da Fábrica de Tecidos da Gávea, sob a liderança e inspiração de Sarandi Raposo, também responsável pela fundação da Cooperativa de Consumo Operária do Arsenal de Guerra, ambas no Rio de Janeiro (Disponível em: <<http://oces.org.br/cprtvsmo.html#Hist.doCoop/>> Capturado em: 25 Abr. 2002).

⁵⁶¹De acordo com a análise contida nesse Relatório, a lei brasileira era uma cópia muito parecida com lei belga sobre cooperativas de 1873. Esse Decreto Legislativo foi revogado pelo Decreto Nº. 22.239, de 19/12/1932. Segundo a legislação de 1932, considerada uma inovação em matéria de cooperativas, estas seriam “sociedades de pessoas e não de capitais” (artigo 2º), pois se entendia que o capital cooperativo era o capital “social”. A esse respeito, ver também Simão (1966, p. 218-219).

⁵⁶²Criadas a partir de 1907, em Minas Gerais. No Sul do Brasil elas ganharam projeção inicial principalmente nas comunidades de origem alemã e italiana, conhecedoras do sistema cooperativista europeu, tendo como seu divulgador o italiano Stéfano Paterno (Disponível em: <<http://oces.org.br/cprtvsmo.html#Hist.doCoop/>>).

de crédito⁵⁶³. Conforme nosso interesse de estudo, cabe salientar que o cooperativismo de consumo foi uma das iniciativas mais perenes e de maior abrangência social até pelo menos o final do século XX.

De acordo com o estudo da OCESP, as cooperativas de consumo podem ser divididas em “abertas” e “fechadas”. As abertas, também denominadas de “populares” são as que admitem qualquer pessoa que tenha intenção de a elas se associar. Já as fechadas são as que admitem como cooperadas somente pessoas ligadas a uma mesma empresa, sindicato ou profissão, que, por sua vez, geralmente oferece as dependências, instalações e recursos humanos necessários para o funcionamento da cooperativa.

Em relação às do tipo “fechadas” isso pode resultar em menor autonomia da cooperativa, pois, muitas vezes, essas entidades interferem na sua administração. Em geral, esse foi o caso típico das cooperativas de ferroviários no Brasil. E, de modo particular, a da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER) que ao longo de sua existência atendeu apenas aos ferroviários ativos e inativos, além dos seus próprios servidores. Mas, ao contrário das demais do ramo ferroviário, foi um empreendimento de vigoroso.

Segundo Petersen (2001, p. 77)⁵⁶⁴, considerando o histórico do associativismo no Rio Grande do Sul, a primeira iniciativa de constituição de uma cooperativa engendrada por operários aconteceu em 1892 na cidade de Rio Grande, quando o “Centro Operário” e a “Liga Operária” reuniram-se para discutir os estatutos da “Cooperativa Civil Rio Grandense”. Entidade que seria uma cooperativa destinada a fornecer artigos a preços baixos para sócios e não sócios. Portanto, temos nessa primeira iniciativa, possivelmente pioneira, uma organização do tipo “aberta”.

Daí em diante várias tentativas de criar entidades assistenciais foram levadas a efeito pelo operariado gaúcho. Porém, o acirramento das disputas políticas entre as principais lideranças dos trabalhadores, como se pode constatar em relação aos acontecimentos do movimento operário nas cidades gaúchas de maior desenvolvimento industrial, fez com que medidas nesse sentido fossem freadas e até mesmo muitas abandonadas.

⁵⁶³Seu início ocorreu em 1902, no Rio Grande do Sul, sob a inspiração da experiência *raiffeisen*. Esse modelo aplicava-se, preferencialmente, junto a pequenas comunidades rurais ou vilarejos. Fundamentava-se na honestidade de seus cooperados e atuava basicamente junto aos pequenos produtores rurais (Cf. MÜLLER, 1963).

⁵⁶⁴Baseada em pesquisa da historiadora Beatriz Loner.

Isso decorreu principalmente das posições antagônicas entre socialistas e anarquistas. Os socialistas sempre foram condescendentes a outras formas de resistência dos trabalhadores à exploração capitalista. Por seu lado, os anarquistas eram totalmente contrários, como se pode perceber no texto do jornal “Correio do Povo” da cidade de Porto Alegre, edição de 10 de setembro de 1913, citado por Petersen (2001, p. 310-311), contendo uma entrevista com os delegados do Rio Grande do Sul que haviam participado no Rio de Janeiro do 2º Congresso Operário Brasileiro.

Pergunta: “Não consta nos estatutos das associações o mutualismo, a beneficência, o cooperativismo?”

Resposta: “Em algumas delas existem grupos beneficentes organizados livremente entre seus associados, não tendo as associações responsabilidade sobre estes grupos, que só fazem coletas quando há necessidade. Quanto ao cooperativismo, não existe”.

Pergunta: “Que opinião tem sobre a propaganda cooperativista do atual governo sobre a política da COB?”

Resposta: “As cooperativas organizadas oficialmente, com auxílio do Ministério da Agricultura e do Governo do Estado, não passam de simples explorações para o povo. Os gêneros são armazenados nas cooperativas onde seus diretores impõem o preço que lhes convém. Estes armazéns [sic] ainda passam para as mãos dos armazeneiros de Porto Alegre, onde novamente encarecem. Quando chegam às mãos do consumidor estão pelo custo duas ou três vezes mais do que se podia adquirir diretamente do agricultor. O cooperativismo no Rio Grande do Sul só tem servido para dificultar a vida das classes menos abastadas. As nossas associações combatem todos os agrupamentos com aspirações políticas, julgando que os operários devem organizar-se unicamente com o fim de melhorar suas condições econômicas”.

Ainda sobre essas posições contrárias, o militante anarquista Luis Derivi, em edição do “Correio do Povo” de 1º outubro de 1913, complementava que no 2º Congresso Operário Brasileiro o único método de luta aceito fora a “adoção do sindicalismo”, através de uma “luta econômica” que excluía preocupações como as de caráter filosófico, religioso e ideológico⁵⁶⁵.

Conforme COOPFER (Relatório de 1933, p. 5) seria “uma ilusão querer transformar o mundo pelo cooperativismo”, mas também não passava de “uma perigosa tarefa de visionários modificar a sociedade (...) pela ditadura do proletariado ou por outra qualquer doutrina econômica, fruto de elucubrações de pensadores ou de agitadores das multidões”. Essa parece ter sido a visão de conjuntura do momento histórico escolhido para a instalação da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do

⁵⁶⁵Ibidem, p. 310-311.

Sul na cidade de Santa Maria, bem no momento em que as lideranças do movimento operário gaúcho eram contrárias a tal iniciativa.

E, ao que se demonstra, foi uma iniciativa que além de se contrapor às orientações políticas, ideológicas e filosóficas, como as publicizadas pelas lideranças anarquistas, se deu no sentido de diminuir os espaços de discussão e de mobilização dos ferroviários gaúchos. Para isso, uma “elite” do meio ferroviário, na sua grande maioria composta por integrantes das chefias operacionais da *holding Auxiliaire-Brazil Railway* tomaram a si a responsabilidade de implementar a COOPFER, medida que bem se coaduna ao pensamento *oweniano* e praticamente pouco teve a ver com os probos de Rochdale⁵⁶⁶. Conforme Thompson (2002, p. 388), na percepção de Robert Owen “os trabalhadores (ou dentre eles, os que tinham visto a luz da razão) deveriam se afastar do conflito de classe”, visto então como uma “luta irracional e inútil”.

Na ótica institucional dos trabalhadores da ferrovia, a partir da palavra dos dirigentes cooperativistas, o cooperativismo significava a vitória para “tornar menos acentuado o desnivelamento entre as classes e diminuir o chocante contraste dos padrões de vida”⁵⁶⁷. Aos adeptos do cooperativismo a alternativa para a busca de harmonia entre o capital e o trabalho estaria na experiência cooperativista.

[...] Inteligente e esclarecida, a laboriosa classe dos ferroviários gaúchos compreendeu, em toda a sua extensão, os benefícios que o cooperativismo pode propiciar.

[...] No meio ferroviário rio-grandense, notadamente entre aqueles que a Cooperativa de Consumo dos E.V.F.R.G.S. congrega em uma indivisível e coesa família, nota-se que um alto e inequívoco sentimento de responsabilidade predomina, o que, de forma eficiente, contribui eficazmente para assegurar a perenidade das iniciativas que têm por finalidade estimular e impulsionar as atividades no sentido de novos rumos de expansão⁵⁶⁸.

Certamente que a inteligência a que se refere o texto não dizia respeito ao coletivo profissional, à época muito carente de educação formal⁵⁶⁹ e de maiores esclarecimentos

⁵⁶⁶Logicamente, sem o isolamento dos trabalhadores nas “Aldeias de Cooperação” idealizadas por Owen (Cf. Thompson, p. 383).

⁵⁶⁷MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p.10.

⁵⁶⁸Ibidem, p. 10-11.

⁵⁶⁹Para se ter ideia do contingente de escolas e alunos no Rio Grande do Sul nessa época, a Mensagem do Governo de Borges de Medeiros de 1920 aponta que em 1919 o total de matrículas alcançava 79.271 pessoas (60 mil frequentes) distribuídos em uma Escola Complementar, 35 Colégios Elementares, 9 Grupos escolares, 546 escolas isoladas, 1129 escolas subvencionadas pelo Estado e 11 escolas

sobre política e ideologia. Mas, se considerarmos que “alguns” mais instruídos tomaram a frente de organizar uma cooperativa que englobaria a todos, isso realmente aconteceu dentro da perspectiva de reunião tutelada dos membros de uma grande “família”.

Seguindo esses propósitos, entre duzentos e trezentos ferroviários instalaram o *SYNDICATO COOPERATIVISTA DOS EMPREGADOS DA VFRGS*, em reunião realizada no salão do *buffet* da estação ferroviária de Santa Maria no dia 26 de outubro de 1913. O número de participantes era bastante expressivo, porque representava algo em torno de 15% da força de trabalho da VFRGS naquele momento. Conforme a “Ata de Instalação”⁵⁷⁰, por aclamação dos presentes no ato foi designado para dirigir a sessão Luiz Wenceslau Barboza, que ao assumir a presidência convidou para secretariar os trabalhos Carlos Domingos Grivicich, tendo Edgard Paternot como adjunto.

De acordo com depoimentos de ferroviários que participaram da assembleia de fundação, Carlos Domingos Grivicich foi considerado o “coração e cérebro” do movimento promovido para a concretização da ideia de contemplar a classe ferroviária com um estabelecimento cooperativista⁵⁷¹. Da mesma forma, Manoel Ribas, como Diretor Comercial por vários anos, foi reconhecido pelos ferroviários como o grande “animador” da entidade, cujo tino gerencial fez com que rapidamente a Cooperativa se solidificasse, especialmente pelos conhecimentos trazidos das constantes viagens que fazia à Europa⁵⁷².

Durante a primeira reunião realizou-se a leitura do “Projeto de Estatutos” do *Sindicato Cooperativista*. Na ocasião foi dada a palavra aos presentes. Como ninguém desejou se manifestar, então, o presidente declarou fundado o *Sindicato* e aprovado por unanimidade os referidos Estatutos, ao que foi saudado por uma prolongada salva de palmas.

municipais. (Cf. **BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT – Reports Listed by Province**, MENSAGEM 1920, p. 14).

⁵⁷⁰MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 21-22.

⁵⁷¹Ibidem.

⁵⁷²Natural de Ponta Grossa, no Paraná, Manoel Ribas foi gerente do Armazém *Economat* da *Compagnie Auxiliaire*, e era cunhado de seu diretor Dr. Gustave Vauthier. Foi intendente municipal de Santa Maria (1928-1930), primeiro prefeito eleito de Santa Maria (1930-1932) e interventor do governo do Paraná (1932-1934), governador (1935-1937) e novamente interventor durante o Estado Novo (1937-1945). Como administrador ficou conhecido como “mané facção”, pelos cortes que realizava de funcionários públicos. Contudo, onde atuou sempre foi considerado um grande administrador (In: Beltrão, 1979, p. 477, 541-542).

Terminada a Assembleia, os ferroviários decidiram encaminhar também os estatutos de criação da “Cooperativa de Consumo”, como primeiro ato do *Sindicato*. Os sócios fundadores tomaram na ocasião como base legal o Decreto nº. 1.637, de 5 de janeiro de 1907. A adesão à entidade se daria por vontade própria, seguindo o estabelecido pelo artigo 5º do referido decreto. Também com uma longa salva de palmas, e sem maiores discussões, foram aprovados os Estatutos da COOPFER. Conforme consta em COOPFER (Relatório de 1948, p.9): “A Diretoria terá personalidade jurídica e será, por sua vez, inteiramente responsável por todas as operações do ‘Sindicato’⁵⁷³. Os seus Estatutos serão depositados na ‘Junta Comercial’, depois de aprovados pelo Governo”. A intenção da lei era regular na época as ações harmoniosas entre patrões e operários⁵⁷⁴.

Em ato seguinte, o secretário Carlos Domingos Grivicich⁵⁷⁵ concitou os presentes para que se conservassem sempre unidos e firmes, no intuito da entidade ter “futuro seguro e brilhante”. A primeira diretoria da COOPFER, gestão entre os anos de 1913 a 1918, teve Luiz Wenceslau Barbosa⁵⁷⁶ como presidente, Carlos Domingos Grivicich com secretário e Edgar Paternot⁵⁷⁷ como tesoureiro.

A justificativa para a constituição da Cooperativa pode ser compreendida pelas palavras atribuídas a Grivicich: “A classe ferroviária vinha sofrendo as agruras da época, e o pessoal com a instalação dos armazéns cooperativados seria melhor atendido e mais bem servido do que pelos fornecedores particulares que o exploravam *barbaramente*”⁵⁷⁸.

⁵⁷³Perdendo sua razão “política” de quando foi idealizado pelo governo federal em 1907, em 26 de abril de 1916 ocorreu a dissolução e incorporação do “Sindicato Cooperativista dos Empregados da V.F.R.G.S.” à Cooperativa de Consumo, quando foi aprovada pelos sócios a entrega dos fundos sociais líquidos para o fundo de reserva da Cooperativa (In: COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1951**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1954, p. 4-5).

⁵⁷⁴As justificativas para a adoção da lei podem ser encontradas em Rodrigues (1979, p. 51-52).

⁵⁷⁵Funcionário da *Brazil Railway*, atuando como AGENTE DE EXPANSÃO COMERCIAL (possivelmente, também um “relações públicas” da empresa), tendo por encargo fomentar os transportes da estrada, situação que lhe permitia conhecer a maioria dos trabalhadores ferroviários, estimados à época em cerca de 3000. Conforme Axt (2001, p. 222) era este personagem um “jornalista”, o qual em 1921 passou a atuar no jornal “Correio do Povo”.

⁵⁷⁶Conforme Isaias (**Santa Maria – Livro Guia Geral**, 1983, p. 64), era “Ajudante do Tráfego” da *Brazil Railway*.

⁵⁷⁷Ibidem. Era “Ajudante da Contabilidade” da *Brazil Railway*. Outros membros da diretoria da Cooperativa eram ligados aos setores do Tráfego, Via Permanente, Administração Central e Locomoção da Direção da *Brazil Railway* (Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1948**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1949, p. 7).

⁵⁷⁸MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 31.

Em COOPFER (Relatório de 1934, p. 8) encontramos uma versão que resume bem essa preocupação dos fundadores, ao considerar que a Cooperativa:

(...) realiza perfeitamente os seus elevados objetivos sociais, porque o lucro das operações realizadas pelos consumidores de artigos indispensáveis à sua subsistência, em vez de se concentrar numa só pessoa, o intermediário, reverte à sociedade, que o transforma em benefícios coletivos nas suas obras de assistência social, e, ainda, os devolve ao próprio consumidor, sob a forma de bonificações em suas compras, e de dividendos sobre as economias depositadas na sociedade.

Assim, para organizar os estatutos da Cooperativa, Carlos Domingos Grivicich buscou aporte nos exemplos de cooperativas de Buenos Aires⁵⁷⁹, Rio de Janeiro e de Montevideú, além de contar com o apoio do Dr. Sarandy Raposo, então o chefe de propaganda Cooperativista do Estado do Rio de Janeiro. No jornal santa-mariense “Diário do Interior”, edição de 11 de novembro de 1913⁵⁸⁰, Carlos Domingos Grivicich antecipava, entre outras iniciativas da nova Cooperativa, a necessidade de construção de moradias para os operários da ferrovia:

Esse dinheiro não mais irá, como até agora, enriquecer o bolso dos capitalistas; todo ele será empregado no melhoramento das condições atuais da coletividade.

[...] a cooperativa de construção é o quarto instrumento econômico do *Sindicato* para aquisição de tetos para os membros da comunidade cooperativista (pagamento de aluguéis a serem reaplicados em novas obras para servir a outras pessoas)⁵⁸¹.

Como pondera Carone (1978, p. 185), o problema do custo de vida preocupava tanto o proletariado quanto as classes médias, sendo para estes “simplesmente a ganância dos especuladores” a explicação para tal. E a solução estaria em medidas a serem adotadas pelo governo, como foi, por exemplo, a Lei Sindical de 1907. Lei que acabou propiciando espaço para a adoção de medidas de cima para baixo, como ocorreu com a cooperativa dos ferroviários que estava apensa ao “Sindicato”. Mas, complementa

⁵⁷⁹No que diz respeito às iniciativas cooperativistas e de ajuda mútua dos ferroviários na Argentina, ver o trabalho de Horowitz (1985, p.17-21).

⁵⁸⁰Citado por Ney Paula Vasconcellos (Ibidem, p. 25) e COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1948**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1949, p. 7-10).

⁵⁸¹Ver também em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1948**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1949, p. 9).

o autor, para o operariado a questão era muito mais complexa, porque estava ligada a uma “estrutura econômico-social” que determinava as oscilações do custo de vida.

Outro fator importante, conforme analisa Fausto (2000, p. 166), era a elevação do custo de vida no país e as pressões inflacionárias que geravam a especulação comercial. Parece-nos que esse vem a se constituir no elemento principal, ao menos declarado, determinante da fundação da cooperativa. De acordo com o disposto em muitos relatórios da COOPFER, a elevação de preços sem maiores justificativas ou o racionamento de produtos eram apontados como os fatores que justificavam a adoção do cooperativismo.

Do total de funcionários da rede de ferrovias do Rio Grande do Sul, controlada pelos norte-americanos do grupo Farquhar, aproximadamente 1/3 aderiu à iniciativa de implantação da Cooperativa em 1913, o equivalente a aproximadamente 1000 trabalhadores, cujo maior número residia na cidade de Santa Maria. Para isso, os associados pioneiros deveriam possuir no mínimo uma ação de 50\$000 (cinquenta mil réis), paga em prestações mensais de \$500 réis para o “Syndicato”.

As vendas seriam exclusivas para os funcionários da viação férrea, na proporção de seus salários, pois pretendiam com isso receber da *Brazil Railway* e do Governo, certos “favores”. Por isso, não poderiam vender a particulares. Iniciativa que segundo Carlos Domingos Grivicich tinha a aprovação tanto do representante da empresa em Santa Maria como em São Paulo⁵⁸².

A figura de Grivicich desponta nesse momento de forma bastante interessante. Além de ser funcionário da rede ferroviária gaúcha, há muitos anos ocupava um cargo de relevância na administração, o que lhe permitia viver confortavelmente num “palacete”, conforme constatação do Jornal “Diário do Interior”⁵⁸³. Assim como ele, outras cabeças responsáveis pela fundação da Cooperativa também possuíam uma situação social privilegiada, se comparada à maioria dos demais trabalhadores que viviam em estado de pobreza, como atestam os relatos das atas da Associação Humanitária de Socorros Mútuos fundada na cidade de Santa Maria no ano de 1903 [grifo meu].

⁵⁸²COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1948**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1949, p. 7-10). No caso, seriam favores tais como desconto em folha das mensalidades dos associados e tarifas privilegiadas no transporte das mercadorias.

⁵⁸³Idem.

A partir dessa constatação é possível tecermos algumas indagações, como sejam, sobre o verdadeiro interesse na constituição dessa cooperativa, cujos dirigentes sempre afirmavam em seus pronunciamentos determinadas palavras de ordem, ressaltando a desejada convivência em harmonia e colaboração entre empregados e administradores. O próprio Grivicich destaca que a “nossa Cooperativa” estava “amparada fortemente pelo Governo e pela Diretoria da Estrada”⁵⁸⁴. Nesse contexto, deve-se reportar ao fato de que, no mês de junho desse ano de 1913, os trabalhadores de Santa Maria, em sua maioria ligados às atividades ferroviárias, haviam criado a “União Operária” do município, entidade política orientada pelos ideais socialistas.

Como sempre referiam os Relatórios da COOPFER, a Cooperativa seguiu o exemplo dos tecelões ingleses para a sua fundação, mas no decorrer das suas atividades, ao longo de quase um século, seus associados levaram sempre em consideração as máximas do pensamento e das práticas do cooperativismo francês do século XX.

Na revista comemorativa aos 50 anos da entidade desponta a frase do francês Charles Gide, que serviu historicamente de estímulo aos cooperativistas ferroviários gaúchos: “O cooperativismo é a suprema esperança dos que sabem que há uma questão social a resolver e uma revolução a evitar”⁵⁸⁵. Pensamento esse que parece ser o mote comum do cooperativismo, cujo resumo literal projeta-se na intenção do solidarismo de “um por todos, todos por um”. Máxima que se apresenta, então, como contraponto à clássica chamada de união de Marx aos proletários do mundo. Portanto, também está evidente que a intenção política de neutralizar influências não desejadas pelos patrões fez parte da concepção de criação da Cooperativa.

Assim, principalmente baseado em autores franceses é que os Conselhos de Administração da COOPFER irão sustentar sua visão sobre cooperativismo nos diversos relatórios editados anualmente e distribuídos a cada um de seus sócios. Em COOPFER (Relatório de 1933, p. 5) há uma citação de texto atribuído a Charles Gide e Charles Rist, retirado do livro História das Doutrinas Econômicas (p.715-716, nota 1, s.d.) onde os autores afirmam:

⁵⁸⁴Idem.

⁵⁸⁵MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 4.

O cooperativismo se aparenta ao socialismo pelo fato de, como este, visar a transformação da ordem econômica existente, que lhe parece, não é somente injusta, mas antieconômica, isto é, preñhe de dilapidações e de espoliações. O cooperativismo separa-se do socialismo quando considera que o explorado é o consumidor e não o assalariado, e o fim visado é a abolição do lucro e não do salário, entendendo por abolição do lucro a eliminação de toda a majoração sobre o custo da produção, ou por outras palavras, o estabelecimento do justo preço.

Ao longo dos anos, a COOPFER sempre orientou seus associados no sentido da importância do “capital social” gerado pela contribuição individual de cada trabalhador da ferrovia, do que resultaria em benefícios diretos para o atendimento das necessidades do trabalhador e sua família.

Também muito evidente é a posição da entidade em relação aos sistemas políticos e econômicos, isto é, condenando a exploração capitalista do trabalho proletário, mas, da mesma forma, não aceitando o que consideravam “radicalismo”, ou seja, a proposta de ditadura do proletariado. O cooperativismo seria um meio termo, que poderia oferecer aos trabalhadores a possibilidade de melhorar seu padrão de vida. Sem que para isso tivessem que necessariamente se envolver em assuntos políticos e tomar posições ideológicas.

Por isso, foi constante essa perspectiva de equilíbrio e ponderação nas finalidades da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que incluiu também a harmonização e a colaboração entre a instituição e os poderes estabelecidos, o que ocorreu tanto nos regimes democráticos quanto nas fases de exceção política.

Esse tipo de “orientação política” emanada da COOPFER, ao longo de anos influiu profundamente em parcelas expressivas do operariado da VFRGS. A visão utilitarista de que a ajuda mútua sob a ótica do cooperativismo bastava para atender as demandas desses trabalhadores e seus familiares, reforçada pelos resultados positivos alcançados pela entidade, foi decisivo para que majoritariamente esse coletivo profissional se abstinhasse de maior participação política no contexto dos acontecimentos gaúchos e brasileiros.

3.1.1 Estrutura Patrimonial e Funcionamento

A constituição da Cooperativa teve por intenção principal, segundo seus fundadores, assegurar um maior amparo a categoria no que dizia respeito à sobrevivência material. Amparo que contemplava as necessidades de consumo, saúde e educação. De acordo com os Estatutos da COOPFER, Artigo 2º, os objetivos da entidade eram “manter armazéns para o fornecimento aos seus associados, por preços razoáveis, de todos os gêneros de uso e consumo pessoal e doméstico” e “aplicar o seu patrimônio, lucros e rendimentos em benefício exclusivo, geral e proporcionado, direta e indiretamente”.

Da mesma forma, a Cooperativa poderia instituir pecúlios para atender os casos de invalidez ou falecimento dos sócios; fundar, manter e auxiliar instituições escolares de artes e ofícios; manter uma assessoria jurídica em apoio à Diretoria da entidade; instalar hospitais e sanatórios onde fossem julgados necessários pela Assembleia Geral; manter farmácias; instalar padarias, torrefação de café, fábrica de massas alimentícias, açougues e o mais que fosse julgado oportuno para o benefício dos sócios⁵⁸⁶. Ao longo da sua existência, pode-se dizer que a entidade conseguiu alcançar todos esses propósitos.

Nos anos seguintes à fundação da COOPFER, o capital social reunido pelos sócios passava a ser variável e ilimitado, conforme determinava o Artigo 3º dos Estatutos, representado em forma de ações nominativas, com valor equivalente a cem mil réis (100\$000,00) cada uma. Era facultado aos associados o pagamento desse valor em mensalidade de mil réis (1\$000,00), para até o montante de quinze ações a serem integralizadas, sendo o desconto feito em folha, desde que não prejudicasse o pagamento de outras despesas contraídas junto aos departamentos da sociedade⁵⁸⁷.

Contudo, importa salientar que a Cooperativa surgiu sem nenhum capital inicial proveniente dos sócios, porque a grande fiadora das primeiras despesas e aquisições foi a *Compagnie Auxiliaire*, e por isso considerada a “única do gênero” ao ter conseguido se estruturar sem possuir maiores recursos. Somente no ano seguinte ao da fundação

⁵⁸⁶COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928, p. 3-4).

⁵⁸⁷Ibidem, p. 4.

começou a ser integralizada as cotas dos associados, o que permitiu certa folga de caixa e pagamento de prestações dos negócios realizados⁵⁸⁸.

Conforme COOPFER (Relatório de 1933, p. 11), no seu primeiro ano de existência a Cooperativa assumiu um compromisso de pagar 393:927\$326 contos de réis, relativo aos estoques do armazém *Economat* adquirido do comerciante Antônio Alves Ramos, outrora propriedade da *Auxiliaire*. Ainda no ano de 1913 foi quitada a quantia de 248:357\$326, e a dívida ficou em 145:570\$178. Assim, em 1914 começou a cotização do capital social, que no final do ano representava 68:262\$600 e a dívida acima foi totalmente paga. Se não contaram com recursos dos primeiros associados no primeiro ano, como foi conseguido o recurso que amortizou parte das dívidas?⁵⁸⁹

A resposta ao questionamento está em que a *Auxiliaire*, além de afiançar os primeiros negócios investiu na Cooperativa um capital superior 300 contos de réis. Esse fato demonstra que a iniciativa de criação da cooperativa era uma medida idêntica à tomada por outras estradas de ferro privadas do país naquele período, adequando-se aos intentos da lei de 1907, e assim refreando possíveis ondas de descontentamento do pessoal operário, como acontecera a partir de 1906 em sucessivas greves⁵⁹⁰.

Dessa forma, no decorrer da existência da COOPFER, a impressão é que a obra de “solidariedade” dos ferroviários se fez sempre de forma autônoma, pelo esforço de poupança e cotização de cada empregado da VFRGS. E as boas relações e colaboração com a empresa, bem como com os poderes instituídos, teriam sido meras formalidades de parceria em determinados momentos. O que, no entanto, não corresponde totalmente à realidade.

Em 1915, com o incentivo à associação massiva dos funcionários da *holding Auxiliaire-Brazil Railway*, o capital social já havia crescido para 108:430\$150 contos de réis, situação financeira que permitiu a entidade saldar seus compromissos com os acionistas da *Auxiliaire*. Em 8 de fevereiro de 1916, como consta em relatório, “(...) este resultado que, certamente, não se encontra muitas vezes nos anais do comércio,

⁵⁸⁸Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 10).

⁵⁸⁹Conforme gráfico aposto em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1945**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, p. 16), em 1914 a Cooperativa já contava com 2.667 sócios.

⁵⁹⁰ Sobre esse assunto, ver o trabalho de Calvo (1994).

devemos em primeiro lugar ao auxílio que nos prestou a *Compagnie Auxiliaire*, e a administração do nosso gerente para o qual não houve obstáculos invencíveis”⁵⁹¹.

A preocupação da *Auxiliaire* em ajudar na formação da Cooperativa certamente não foi simplesmente pelo caráter magnânimo de seus diretores, que até poderiam estar preocupados com as questões de ordem social dos trabalhadores da companhia. Nessa intenção estava evidente a retribuição a ser dada aos acionistas europeus e as intenções de dominar estrategicamente os transportes ferroviários no centro-sul da América do Sul. Os negócios deveriam ser lucrativos sob quaisquer circunstâncias. Disso dependia a perenidade da empresa ferroviária, e por seu lado da própria cooperativa recém fundada.

Isso nos leva a concluir que os belgas se valeram dos mesmos artifícios utilizados pelas demais concessionárias de ferrovias no Brasil, isto é, organizar e gerenciar cooperativas de consumo para amenizar problemas sociais dos seus operários. Nesse intento, os próprios trabalhadores iriam contribuir diretamente através das suas poupanças e disponibilidades de crédito, determinando assim uma redução de custos e conseqüentemente maiores superávits para as empresas. Com isso, perante a opinião pública e à população em geral, aparentemente ganhavam os dirigentes da *Auxiliaire* a simpatia do operariado e do governo.

Poderiam, desse modo, também fazer frente às denúncias e mobilizações articuladas pelo movimento operário. Como acontecia por parte dos socialistas e anarquistas que acusavam os patrões de duplamente explorar seus funcionários, através de ações como a das cooperativas de consumo. Exemplo disso foi a greve de 1917, que como vimos trazia no seu bojo, por parte dos ferroviários, a intenção de reformar o funcionamento da Cooperativa de Consumo.

Pelos que consta nos Relatórios da COOPFER, a partir de 1916 iniciou-se um período de franca prosperidade da entidade, sendo este o primeiro ano em que foram distribuídos “lucros sociais”. Já 1917 foi um ano agitado devido à greve dos ferroviários do Rio Grande do Sul, em cujos momentos de paralisação a diretoria da Cooperativa

⁵⁹¹COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 11). Nesse fato também despontam aspectos da relação familiar existente entre o diretor comercial da COOPFER, Manoel Ribas, e o diretor presidente da *Compagnie Auxiliaire*, o engenheiro belga Gustave Vauthier, por serem cunhados e por terem interesses comuns no sucesso do empreendimento. Esses personagens foram considerados pelos ferroviários excelentes administradores, em função dos conhecimentos e tino comercial que possuíam. Também, não descuidaram em suas ações de proteger negócios particulares e as aspirações de ordem política, especialmente como se deu com Manoel Ribas.

deliberou suspender o fornecimento nos armazéns ao pessoal em greve. A *explicação* calcava-se nos estatutos que mandavam sustar em ocasiões de motins e paredes os fornecimentos, porque o alegado era que a Cooperativa não poderia tomar “partido” em qualquer causa que não fossem apenas as defendidas no seu estatuto [grifo meu].

Como consta em COOPFER (Relatório de 1933, p. 12-13):

Assim, a diretoria cumpriu o seu dever suspendendo os fornecimentos, sem indagar de outras razões que as da sua própria existência, como entidade distinta de seus associados.

Entretanto, conhecedora de ser a causa principal da greve, as condições precárias do pessoal ferroviário, e em face da carestia da vida, tanto quanto lhes era possível, imediatamente fez baixar os preços de venda em seus armazéns, dos gêneros de primeira necessidade.

Vê-se que tal “dever” expressou desde o primeiro instante a elitização na formação da Cooperativa, porque a suspensão de fornecimentos nos armazéns afetava diretamente o operariado mais humilde, funcionando como um garrote contra as greves. Em que pese a *benevolência* da baixa dos preços, para trabalhadores que já ganhavam muito pouco, e que durante as greves tinham os salários suspensos, tal medida *simpática* na prática não tinha reais efeitos, que não o de uma ameaça declarada [grifos meus].

Passados os momentos da greve, no ano seguinte, ao que parece nada foi modificado no sistema de administração da COOPFER, a não ser o mandato da diretoria que foi fixado em dois anos, cuja justificativa era “ser um tempo suficiente para consolidar os atos da administração nos empreendimentos feitos pelo progresso da sociedade”⁵⁹². Também no ano de 1918 aconteceu a regulamentação dos pecúlios nos casos de invalidez ou falecimento dos sócios, conforme constava do Art. 2º dos novos Estatutos que entrou em vigor em 1919⁵⁹³.

Ainda nesse ano foi criado o “Fundo de Beneficência”⁵⁹⁴, que passou a contar com 50% das sobras líquidas de todas as operações financeiras da entidade. Parece que

⁵⁹² Ibidem.

⁵⁹³ Quando foram pagos os primeiros 7 pecúlios.

⁵⁹⁴ Em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1932**, Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933, p. 4-5) há uma referência que justifica as ações desse fundo: “É neste título, que sem dúvida, que se forma a base moral de nossa Sociedade, que num crescendo continuo espalha entre seus associados os mais reais auxílios, por intermédio da instrução aos filhos, por meio de pagamento de pecúlios e assistência médica. Toda a nossa atividade, tende para a formação deste fundo social, ao qual como vem sendo conservado nos dispositivos estatutários são levados anualmente 50% dos lucros líquidos (...)”.

esse item, veio ao encontro do desejado pelos grevistas de 1917, porque eram recursos que poderiam ser investidos diretamente no amparo social das famílias, especialmente no que dizia respeito à educação. Resultado imediato disso foi o lançamento da pedra fundamental da futura Escola de Artes e Ofícios e iniciada as suas obras ainda em 1919, fato demonstrativo do começo da solidez da entidade. Da mesma forma, foi instalado um armazém provisório na cidade de Passo Fundo para atender o pessoal da linha da serra⁵⁹⁵.

Em 1920, com estatização da VFRGS a diretoria da COOPFER emitiu reconhecimento público pela ajuda recebida ao longo dos anos da *Compagnie Auxiliaire*, considerado este um apoio seguro e eficaz. O mesmo era esperado do governo gaúcho, reconhecido pelos cooperativistas ferroviários como um “patriótico Governo (...) que encampou o serviço ferroviário, [e] prosseguiu na mesma orientação (...)”. Ainda nesse ano foram comprados os edifícios onde estavam instalados os armazéns de Santa Maria e Rio Grande, em transação feita com a *Auxiliaire*, e feita a construção do açougue e matadouro em Santa Maria, como podemos observar na figura que segue. Obras consideradas necessárias pela diretoria da Cooperativa, para deter a “ganância dos intermediários que mantinham fabulosos preços em plena safra na estação de verão, quando os gados se encontram com o máximo de peso e de gordura”⁵⁹⁶.

⁵⁹⁵Ibidem, p. 13-14.

⁵⁹⁶Ibidem, p. 15-16. Na Revista “MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS” (Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 40), consta que o senhor Manoel Ribas, gerente comercial da COOPFER, “(...) passou a selecionar as firmas vendedoras, dando preferência àquelas que ofereciam condições mais vantajosas”.



Figura 10 - Prédio Sede da COOPFER e Armazém Central em Santa Maria/RS (COOPFER, Relatório de 1944)⁵⁹⁷.

Também em 1920, iniciaram as obras do armazém de Porto Alegre, localizado na Rua “Voluntários da Pátria”, nas proximidades da futura estação ferroviária. Bem como passou a funcionar uma pequena charqueada anexa ao matadouro de Santa Maria, pois a carne seca se destinava a atender as necessidades do pessoal da via permanente⁵⁹⁸. Em geral, todos os prédios de abastecimento e depósitos adquiridos pela COOPFER estavam localizados nas proximidades das linhas férreas e das estações de transbordo.

Em 1922 aconteceu a inauguração da “Escola de Artes e Ofícios” da COOPFER, ano em que a diretoria teve a ideia de construção da escola feminina. Esta escola seria um curso complementar destinado às filhas ou tuteladas dos associados, voltada para educação moral e profissional. Nesse ano, como primeira iniciativa educacional fora da sede, a Cooperativa iniciou a construção da escola da cidade de Gravataí, junto à área da estação⁵⁹⁹.

⁵⁹⁷Após o primeiro plano, do edifício de dois andares, o seguinte era o antigo prédio do armazém “ECONOMAT” instalado pela *Auxiliaire*, que confrontava a oeste (fachada lateral) com uma rua (atual Dr. Vauthier) que desembocava junto aos trilhos da gare.

⁵⁹⁸Ibidem.

⁵⁹⁹Ibidem, p. 17-18.

No ano de 1924, além da construção da Escola Elementar da cidade de Cacequi, também um importante núcleo ferroviário à época, com verbas do “Fundo de Beneficência” providências começaram a ser tomadas para aquisição de novos terrenos visando a instalação de escolas, pavilhões de alojamento para alunos e as oficinas da “Escola de Artes e Ofícios” de Santa Maria. Da mesma forma, foram iniciadas as obras de um novo armazém na cidade de Rio Grande.

Como testemunho desse progresso, e visando enaltecer as rápidas realizações da entidade, foi citado em relatório um trecho contendo a impressão do Dr. Otto Prazeres, publicado pela “Revista Brasil Ferrocarril” no ano de 1924: “Ahi está, em rapidíssimas linhas, a notícia de uma sociedade que honra o Brasil e não cremos que exista outra que possa apresentar a mesma organização e a mesma prosperidade em toda a América do Sul”⁶⁰⁰.

Com opinião semelhante, em 1927 o Engenheiro José Saturnino de Britto, responsável pelo projeto de abastecimento de água e serviços de esgoto para Santa Maria, no fragor dos acontecimentos políticos estaduais, emitiu o seguinte juízo sobre a COOPFER: “Haverá no mundo obra mais grandiosa? À testa desse colosso acha-se o sr. Manoel Ribas, seu diretor-comercial, que representa um dos maiores mestres da Cooperação e é brasileiro, para honra e glória deste povo que, no Rio Grande do Sul, repudiou, dignamente, como vimos, o famigerado voto plural”⁶⁰¹.

Nesse momento, a COOPFER já contava com uma série de armazéns de fornecimento de gêneros de primeiras necessidades em pleno funcionamento, assim como também escolas e farmácias. Estrutura que praticamente permitia o atendimento das maiores premências de sobrevivência do operariado da VFRGS.

Portanto, de uma iniciativa que se demonstrou um tanto quanto interesseira em seu início, com sentido de cooptação declarada e de sujeição alienante do operariado ferroviário gaúcho, que na verdade apenas aprovou sua criação, na prática coube à “elite” funcional da *Auxiliaire-Brazil Railway* o gerenciamento da COOPFER. Entretanto, passados mais de dez anos de seu início, os contornos sociais que a Cooperativa adquiriu permitiu a superação desta perspectiva.

Então, a entidade se tornou uma prestadora de serviços da melhor qualidade e reconhecida por todos. Contudo, como veremos mais adiante, continuou a trilhar na

⁶⁰⁰Ibidem, p. 19.

⁶⁰¹Ibidem, p. 23.

posição conservadora de pactuar sempre com os poderes estabelecidos, democraticamente ou não. Até porque passou da ótica de gestão privada para a gestão semiautônoma, em parceria efetiva com o governo gaúcho através da sua autarquia VFRGS.

Nessa trajetória, o ano de 1926 foi considerado difícil em virtude da “perturbação da ordem pública”. Momento em que a COOPFER já contava nos seus quadros com 3.853 associados. Porém, desse montante, apenas 123 sócios haviam feito a integralização das cotas de capital.

A questão do capital integralizado será permanentemente motivo de preocupações da administração da entidade, que, apesar de diversas tentativas não conseguiu ao longo do tempo fazer ver aos sócios a importância de tal medida para a consolidação da Cooperativa⁶⁰². Se o número de associados que tomava corpo era a segurança para novos investimentos, da mesma forma, a utilização de serviços prestados pela Cooperativa deveria gerar a conscientização dos beneficiados em aplicar seus retornos de capital na própria entidade.

Pelo Art. 9º dos Estatutos, o número de sócios poderia ser ilimitado, mas somente comporiam o quadro os empregados efetivos da VFRGS, os empregados da própria Cooperativa e os funcionários a serviço da Caixa de Aposentadorias e Pensões da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Nesse sentido, conforme o Artigo 10, a admissão de sócios se dava no período de 1º de janeiro a 30 de setembro de cada ano, e acontecia mediante um requerimento encaminhado à Diretoria acompanhado de atestado médico e certidão de idade. A idade limite era no máximo de 50 anos, somente ocorrendo exceções se o proponente abrisse mão do direito das vantagens dos pecúlios. E, de acordo com o Artigo 11, para efeito do gozo dos direitos, somente após três meses de efetividade na sociedade os sócios poderiam requerê-los⁶⁰³.

⁶⁰²Ibidem, p. 20-21.

⁶⁰³Ibidem, p. 5.

3.1.2 Gestão e Direitos dos Associados

Como consequência da conjuntura política, econômica e social decorrente da Revolução de 1930, a COOPFER já com dezessete anos de funcionamento teve nesse ano, conforme a afirmação da sua diretoria, “o ano áureo de nossa Cooperativa”. Ano que “marca uma fase de prosperidade e de realizações muito acima das mais otimistas previsões”⁶⁰⁴. A explicação para isso estava no fato de que algumas lideranças que galgaram o poder eram declaradas apoiadoras das iniciativas cooperativistas e, comparativamente, porque também nenhuma outra categoria profissional desfrutava de prestígio como no caso dos ferroviários, situação que se refletia na robustez da COOPFER naquele momento.

Para se ter uma ideia do afirmado acima, nesse ano apenas 74 pecúlios haviam sido pagos, por morte ou invalidez, e o saldo bruto do fundo de pecúlios alcançara a cifra de 3.804:812\$930 contos de réis. Da mesma forma, estavam em pleno funcionamento os armazéns nos núcleos ferroviários de Santa Maria (matriz), Porto Alegre, Rio Grande, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Garibaldi, Taquara, Couto, Piratini, Gravataí e Jacuí, somados a 9 farmácias localizadas em Santa Maria, Porto Alegre, Rio Grande, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro e Garibaldi⁶⁰⁵.

Para poder desfrutar dessa estrutura, entre os direitos dos sócios contemplados pelos Estatutos da Cooperativa estava os de obter produtos fornecidos pelos armazéns da sociedade, desde que não ultrapassassem a cota de capital individual⁶⁰⁶. Porém, como visto anteriormente, de acordo com o Artigo 15 havia restrições para tal, ou seja, no caso de sócios grevistas, estes somente poderiam adquirir produtos nos departamentos da Cooperativa nos limites de sua cota de capital, desde que não houvessem participado de ações violentas no íterim da paralisação. Se isso ocorresse, os direitos do sócio eram suspensos⁶⁰⁷. Portanto, está claro que para isso ocorrer havia

⁶⁰⁴Ibidem, p. 25.

⁶⁰⁵Ibidem, p. 6.

⁶⁰⁶Conforme o Artigo 13, a falta de pontualidade de pagamentos dos créditos auferidos ou das quotas de capital obrigatórias, após 40 dias de tolerância, importava na compensação de contas do associado e sua exclusão definitiva da Sociedade. (COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928, p. 6).

⁶⁰⁷Ibidem, p.7. Mais tarde, a partir dos anos 50 vamos notar que essa restrição estatutária terá novas interpretações, quando as chamadas “posições individuais dos sócios” passam a ter reconhecimento como “interesses do coletivo profissional”. Fica claro que a intenção era refrear as reivindicações do pessoal, que ficava, então, atrelado à limitação de consumo junto à Cooperativa e, da mesma forma, procurar conter adesismos político-partidários.

um controle externo da vida do associado, o que acontecia através de informações policiais ou relatórios fornecidos pelos setores funcionais da VFRGS.

Também em 1930, outra iniciativa de singular importância social para os ferroviários foi o começo das obras da “Casa de Saúde”. Hospital que no decorrer dos anos funcionou como prestador de serviços para a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos ferroviários do Rio Grande do Sul, e teve um papel fundamental para a qualidade de vida das famílias desses trabalhadores.

Como as obrigações ainda eram relativamente pequenas, isto é, no caso da exiguidade do número de pecúlios a pagar, num período em que o operariado tinha pela frente muitos anos de serviço até a obtenção da aposentadoria, os saldos obtidos pela COOPFER possibilitaram tantas obras e benefícios sociais. Nesse sentido, o coletivo profissional era plenamente atendido.

Conforme os Estatutos da Cooperativa, em caso de morte do associado, segundo o Artigo 17, a viúva e os filhos menores e/ou tutelados mantendo o capital do sócio na entidade poderiam continuar a usufruir de direitos, como no caso do acesso às compras nos armazéns e farmácias. Do mesmo modo, dispor dos serviços médicos e a garantia de matrícula nas escolas da Cooperativa, e anualmente os familiares receberiam os lucros provenientes dos dividendos de capital e bonificação sobre as compras nos armazéns⁶⁰⁸.

Outro ponto chave do funcionamento da Cooperativa, e que contribuiu altamente para a perenidade dos serviços que prestou às famílias ferroviárias, foi a distribuição dos lucros. Logo depois de apurados anualmente, conforme o Artigo 29 a partilha dos mesmos era feita na seguinte proporção: 10% ficavam com o “fundo de reserva”; 50% para o “fundo de beneficência”; 15% para “dividendos sobre o capital” e 25% para a “bonificação das compras” realizadas pelos associados⁶⁰⁹.

Para assegurar a realização de seus fins e controlar as ações de seus dirigentes, o papel desempenhado pela Assembleia Geral revestia-se de grande importância. De acordo com os estatutos (Artigo 34), a Assembleia Geral era definida como “a reunião dos sócios regularmente convocados para discutirem e deliberarem sobre os negócios

⁶⁰⁸Se a viúva viesse a contrair novo matrimônio, ou por motivo comprovado de “desonestidade” e maioria dos filhos, haveria a perda do direito às vantagens asseguradas (COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928. Artigo 18, p. 7).

⁶⁰⁹Ibidem, p. 9.

sociais. É o poder administrativo por excelência, resolve todos os negócios, toma quaisquer decisões, delibera, aprova ou retifica todos os atos que interessem a sociedade (...).” Como se vê na figura que segue, estas reuniões eram bastante concorridas.



Figura 11 - Assembleia Geral e Extraordinária de 03.06.1945 (COOPFER, Relatório de 1944).

Como de costume, as assembleias eram ordinárias ou extraordinárias, sendo as ordinárias convocadas no mês de abril para tratar das eleições da Diretoria e Conselho Fiscal, além de apreciar o balanço anual da sociedade. As extraordinárias somente ocorriam para analisar casos considerados graves ou de urgência, podendo assim ser convocada pelos órgãos estatutários ou pelo requerimento de 50 sócios⁶¹⁰.

As deliberações dos associados nas assembleias gerais eram tomadas por maioria de votos, através de eleição por escrutínio secreto, uma praxe que servia para qualquer votação na entidade. No caso de alteração dos Estatutos, as modificações somente poderiam ser discutidas e aprovadas após a Diretoria nomear uma comissão para esse fim, e a assembleia contar com no mínimo 500 associados⁶¹¹.

⁶¹⁰Ibidem, p. 11.

⁶¹¹Ibidem, p. 12. O sistema adotado tem certa semelhança ao chamado “voto distrital”.

Em determinados momentos muitos associados questionaram o modo de aferição desse quórum, a partir da escolha de delegados pelos núcleos ferroviários, e até mesmo pela representatividade que os delegados teriam para decidir por tantos sócios. Essa questão começou a despontar quando o número de associados alcançou 20.000, mas especialmente decorreu das fases de crise mais acentuada vividas pela Cooperativa, como ocorreu nos anos da década de 1950⁶¹².

Segundo o Artigo 42 dos Estatutos, a Diretoria da COOPFER era formada por um Diretor-Presidente, um Diretor-Secretário e um Diretor-Tesoureiro, com três suplentes respectivos. Esses membros possuíam um mandato de dois anos, tendo como missão inspecionar os negócios da sociedade, resolvendo todos os assuntos de interesse social em conformidade com os Estatutos. Para isso, deveriam se reunir semanalmente na sede social da Cooperativa, recebendo pelos seus encargos uma remuneração mensal fixada pela Assembleia Geral. A reeleição era possível, desde que aprovada na assembleia por mais de 2/3 dos presentes⁶¹³.

Todo o funcionário da Cooperativa era obrigado a ser seu associado. Para admissão ao serviço nos seus vários departamentos, conforme os Artigos 63 e 64 havia a exigência de idade mínima de 21 e máxima de 40 anos. Quando sorteados para prestar serviços às Forças Armadas, se contassem com mais de um ano de serviço efetivo na sociedade, passavam a receber 50% dos vencimentos.

Em caso de doença do empregado, de acordo com os Artigos 66 e 67, comprovada por atestado da Caixa de Aposentadorias e Pensões, que impossibilitasse o trabalho, e desde que estivessem em efetividade por mais de 12 meses, a Diretoria poderia conceder uma gratificação mensal pelo tempo que a mesma julgasse necessário, na ordem de 2/3 dos vencimentos percebidos⁶¹⁴.

⁶¹²O sistema de participação nas assembleias da Cooperativa dos Ferroviários foi, respectivamente, até o ano de 1920 de forma unipessoal; após por procuração; depois de 1924 retornaram a serem individuais; de 1935 até 1947 através da eleição de um delegado para cada 30 associados; e finalmente, já contando com um expressivo número de sócios, de um delegado para cada 200 associados (Pela Portaria Nº. 659, de 27/11/1947, do Ministério dos Negócios da Agricultura, as assembleias deveriam ter representação de delegados eleitos em reuniões seccionais, na proporção de 1 para 200. In: COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1947**, Tipografia da Escola Industrial "Hugo Taylor", 1948, p. 6-7). O problema principal do sistema era em função de Santa Maria ser a sede da Cooperativa, e a localidade que concentrava o maior número de ferroviários do Estado. Assim, para as demais localidades poderem mandar seus representantes às reuniões, muitas vezes dependiam de licenças da VFRGS e custeio de despesas, o que não era empecilho para os que residiam em Santa Maria. Parece ter sido esse um dos motivos da constituição da AFSR em Porto Alegre no ano de 1931, como se deduz pela análise dos relatórios da COOPFER.

⁶¹³Ibidem, p. 14.

⁶¹⁴Ibidem, p. 18-19.

No governo Vargas, já nos seus primeiros anos, começaram a ocorrer mudanças expressivas no que dizia respeito ao trabalho no Brasil, setor que foi um dos principais motes da ação pública desse governante, a partir da adoção de políticas públicas e reformas no sistema de previdência realizadas pelo Ministério do Trabalho. Assim também aconteceu com o funcionamento das cooperativas no país.

Para se adequar à legislação federal, em especial ao Decreto Nº. 22.239, de 19 de dezembro de 1932, o qual modificava a legislação pioneira do Decreto Nº 739, de 11 de setembro de 1890, que concedia autorização para o “Banco dos Operários” organizar uma seção de consumo e produção, e a Lei Nº. 979, de 5 de janeiro de 1903, que facultava a instituição de “consórcios profissionais cooperativistas”, a COOPFER teria então que promover uma reforma dos seus estatutos⁶¹⁵.

Mas, pela instabilidade política do momento, sua diretoria resolveu manter o Estatuto vigente sem alterações. No que tinham razão, pois em 1934 o Decreto Nº. 24.647, de 10 de julho, revogou a legislação anterior e estabeleceu as “bases, normas e princípios para a cooperação profissional e para a cooperação social”, bem como deu outras providências⁶¹⁶. A partir de 1943, pelos Decretos Nº 5.893 e Nº. 6.274 foi editada nova legislação sobre a constituição e funcionamento das cooperativas no Brasil.

Em função das exigências da legislação, a principal modificação estatutária sofrida pela COOPFER dizia respeito ao capital dos sócios. O retorno para os associados aumentava de 5% para 10%, sobre o apurado nos lucros líquidos. Assim, para poder se adequar à lei houve uma diminuição do “Fundo de Beneficência”, que recuou de 50 para 40%, medida que para os propósitos sociais da cooperativa foi considerado um retrocesso⁶¹⁷. Isso, porque as grandes realizações de caráter coletivo perdiam recursos para o interesse individual, sendo sacrificados os mais humildes e favorecidos os mais abastados. Portanto, a lei foi contrária aos propósitos sociais cooperativistas.

Mesmo assim, nesse momento de final da Segunda Guerra Mundial, que trouxe inúmeros sacrifícios à população brasileira, com o aumento de preços de todos os gêneros de primeira necessidade, além da escassez e até falta de muitos itens da ração

⁶¹⁵Sobre essa legislação ver Simão (1966, p. 219) e COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1932**, Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933, p. 38).

⁶¹⁶Ibidem.

⁶¹⁷COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1943**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1944, p. 4).

básica alimentar, a COOPFER conseguiu atravessar tal fase com “desenvoltura e solidez” segundo a visão de seus diretores.

Em Relatório de 1946, quando já se demonstrava a força do capitalismo liberal vencedor da guerra contra o nazi-nipo-fascismo, a diretoria da COOPFER afirmava que:

Os dias difíceis do após-guerra, longe de prejudicarem as organizações cooperativistas, deram-lhe novo impulso. Devido à alta dos preços, e, mais ainda, à falta de artigos, especialmente os de primeira necessidade, as sociedades cooperativas se tornaram o refúgio dos consumidores. Basta considerar o número ascendente de cooperativas desse gênero que se organizaram nos últimos meses

[...] o cooperativismo, mormente o de consumo, queremos deixar bem claro que não visamos combater o capitalismo, pois é evidente que o cooperativismo de consumo não combate o capital, mas procura discipliná-lo, para atender os interesses sociais (...) ⁶¹⁸.

Nesse ano, contando com influentes apoios políticos e de simpatizantes no parlamento e no governo gaúcho, a COOPFER (Relatório de 1947, p. 6-7) conseguiu isenção de impostos em seus serviços, graças à Lei Estadual Nº. 130, de 22 de dezembro de 1946, para as vendas realizadas diretamente para os associados. Fato que foi considerado uma das maiores conquistas da entidade pela apreciável economia que disso resultava ⁶¹⁹.

Entretanto, a partir de 1947 a Cooperativa passou a conviver com um sério problema, que se prolongou pelos anos seguintes, situação que trouxe desgaste para as diretorias e descontentamentos do quadro dos associados, isto é, o da relação empregatícia dos “revisteiros” que trabalhavam nos trens de passageiros. Por decisão Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio ⁶²⁰ estes trabalhadores não eram considerados empregados da Viação Férrea, fato alegado também pela Cooperativa, como visto anteriormente, que havia firmado um convênio com a empresa ferroviária

⁶¹⁸Idem. **Relatório de 1946**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1947, p. 3.

⁶¹⁹Na época governava o Estado o Dr. Walter Só Jobim, que fora por muitos anos o responsável pela Assessoria Jurídica da COOPFER. E o grande articulador no parlamento foi o deputado José Diogo Brochado da Rocha, autor do projeto e um permanente defensor da “classe ferroviária”. Com esse intuito, também a Câmara de Vereadores de Santa Maria emitiu apoios às isenções de impostos para Cooperativa, em função da abrangência social dos seus serviços (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Atas Nº. 136/49, 139/49 e 140/49. **Livro de Atas**. Santa Maria: 1949).

⁶²⁰De 24/01/1947.

para cuidar do serviço nos trens, como faziam com do serviço de restaurantes, também não considerados como tal⁶²¹.

Em 1948 a Cooperativa acabou demitindo esse pessoal, na intenção de proceder a terceirização do serviço, e assim se ver livre “do problema”, já que era uma prestação de serviço que trazia conforto aos usuários, mas financeiramente muitos prejuízos para a entidade, como eram também os serviços dos carros restaurantes. Em síntese, o *problema* era o número elevado de funcionários para atender serviços deficitários, prestados ao público usuário em geral, o que acabava onerando a prestação de outros atendimentos mais significativos para os associados⁶²² [grifo meu].

3.1.3 Serviços de Amparo à Família Ferroviária

Além da assistência no setor educacional, como veremos adiante, a COOPFER prestou ao seu quadro de associados outros serviços considerados de relevância social. A começar pelo que deu razão à origem da Cooperativa, ou seja, as dificuldades que o operariado ferroviário tinha para conseguir dispor de gêneros alimentícios compatíveis com o poder de compra de seus salários. Da mesma forma, preocupações como assistência médica e farmacêutica, auxílios para o associado e sua família nos casos de invalidez, aposentadoria e morte, conjunto de situações que representavam o temor social permanente desses trabalhadores, o que lhes afetava cotidianamente no desempenho de suas atividades laborais. Já para a empresa, um trabalhador bem alimentado, tratado em suas enfermidades e assegurado em casos de fatalidades no

⁶²¹Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1947**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1948, p. 7; **Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957, p. 7-8). Em Assembleia Geral realizada entre 25 e 28 de julho de 1956 ficou aprovada a entrega dos serviços de Carros Restaurantes à VFRGS, os quais vinham sendo compartilhados até então. Em 1957, para evitar maiores custos de pessoal, a VFRGS abriu concorrência para prestação de serviços de modo terceirizado (Conforme consta em correspondência de 24/06/1957 enviada à Câmara de Vereadores de Santa Maria, pelo senhor Vicente Cortazzi – Diretor Presidente da VFRGS).

⁶²²Inclusive, na Câmara de Vereadores de Santa Maria, o acontecimento teve muita repercussão, como é possível de ser verificado nas Atas Nº. 50/48, 110/53, 116/53, 03/56, 04/56 e 111/57 (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Livro de Atas**. Santa Maria: 1948; 1953; 1956; 1957). Como visto no capítulo anterior, em legislação federal promulgada em 1952 (Lei Nº. 1.652) foi encaminhada uma solução para o caso. Em 1949 foi constituída a Federação das Cooperativas de Consumo do Rio Grande do Sul, sob auspícios da Secretaria de Agricultura do Estado, através da Seção de Assistência ao Cooperativismo, passando a COOPFER a fazer parte desta entidade (COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1949**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1950, p. 6).

serviço, contribuía para a formação de um “ambiente propício” de trabalho, que não o fazia pensar em outros intentos que não os profissionais.

Nesse sentido, ao longo de mais de setenta anos, a COOPFER acabou se constituindo numa “parceira” fiel da VFRGS, ao prover seu funcionalismo com os elementos fundamentais de subsistência, como no atendimento dos itens de alimentação, vestuário, mobiliários, educação, pecúlios, assistência de saúde, além de facilitar o congoçamento recreativo e desportivo.

3.1.3.1 Fornecimentos nos Armazéns

Entre as primeiras medidas adotadas pelos cooperativistas foram a constituição de armazéns de consumo, destinados ao fornecimento de gêneros de primeira necessidade doméstica, que passaram a funcionar nas cidades de maior contingente de trabalhadores ferroviários, como ocorreu em Santa Maria (1914), Rio Grande (1915) e São Leopoldo (1918), e logo depois Porto Alegre (1921). Segundo COOPFER (Revista de 1963, p. 33):

A história da Cooperativa poderia ser escrita através dos seus prédios, assim, como em números.

Eles atestam, os prédios, como marcos lançados no tempo e no espaço a ação decisiva do empreendimento que se agigantou a passos largos.

Os armazéns e farmácias se constituem, inegavelmente, de acordo com os objetivos e finalidades das atividades sociais, nos seus primordiais veículos de progresso, eis que atendem, dada a espécie de CONSUMO da Cooperativa, os fornecimentos aos associados de artigos de uso e consumo domésticos, por preços não superiores ao do comércio e, se possível, inferiores, proporcionando economia ao ferroviário nos seus meios de subsistência.

Conforme o ferroviário Agostinho Guglieri, contemporâneo à fundação da COOPFER, após uma greve ocorrida em 1906, quando os ferroviários requereram um aumento salarial de 30%, que foi negado pela *Auxiliaire*, seu diretor Dr. Gustave Vauthier se comprometeu a fornecer gêneros alimentícios aos trabalhadores a preços mais baixos que os praticados no comércio de Santa Maria. Para isso a companhia disponibilizou aos

seus operários um armazém, o qual recebeu o nome de *Economat*⁶²³, como referido anteriormente, outras vezes. Da mesma forma, através dos trens seriam distribuídos aos trabalhadores de outras localidades os produtos comercializados no referido armazém.

Mas, passando a dirigir a Viação Férrea a empresa *Brazil Railway* em 1911, “manifestou o seu Diretor Geral, Dr. Pollard, o desejo de não se continuar a vender por aquele sistema”⁶²⁴. A partir de então, o *Economat* passou a ser propriedade do comerciante português Antônio Alves Ramos, que manteve o sistema de fornecimento aos ferroviários, através dos descontos feitos em folha pela companhia concessionária⁶²⁵. Porém, não contando com as benesses de tarifas, ao contrário do havido anteriormente com os administradores belgas, foi obrigado a aumentar os preços das suas mercadorias. Essa situação gerou descontentamento entre os trabalhadores, fato que os motivou a constituir a cooperativa de consumo⁶²⁶.

Através da COOPFER os ferroviários começaram a buscar sempre as melhores condições de compra e venda que atendessem seus propósitos cooperativistas. Conforme constava nos Artigos 51 a 56 do Estatuto, a entidade somente poderia adquirir gêneros diretamente dos produtores, e de intermediários apenas quando não houvesse outra alternativa, ou não conviesse comprar direto na fonte. Já as vendas, deveriam possuir preços uniformes, tanto para grande quanto para pequenas quantidades⁶²⁷. Da mesma forma, primavam pela qualidade do que compravam para fornecer aos associados, como sendo essa atitude um princípio do cooperativismo. Como afirma Moscoso (1940 p. 99): “(...) a organização de cooperativas de consumo, agrícolas e comerciais, auxiliam a execução, garantem a boa qualidade dos alimentos, e permitem uma distribuição equitativa e rápida dos gêneros, dando ao mesmo tempo vantagens econômicas compensadoras ao consumidor e ao produtor”.

Esse item relativo aos fornecimentos foi uma das razões principais para a criação da cooperativa, e também pode ser considerado um fator determinante da sua perenidade, inclusive nas épocas em que a VFRGS deixava de repassar os recursos

⁶²³MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 67-68.

⁶²⁴Ibidem.

⁶²⁵Passou, então, a ser denominado de “Armazém Ramos”, mas popularmente chamado de “bodegão”.

⁶²⁶Ibidem. Ainda em 1913, os ferroviários acabaram adquirindo o armazém do senhor Ramos, em duas parcelas, pagas nos anos de 1914 e 1915 (MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 40).

⁶²⁷COOPFER (**Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928, p. 16-17).

descontados dos sócios. Pela credibilidade da entidade, com fornecedores tradicionais que lhes vendiam grande volume de produtos, muitas vezes o crédito se tornou decisivo para a continuidade de fornecimento aos associados, até mesmo no âmbito bancário⁶²⁸.

Para comprar nos armazéns o associado deveria fazer seus pedidos respeitando a estrita necessidade de seu consumo e/ou de sua família, sendo proibido de negociar gêneros adquiridos na sociedade, sob pena de admoestação e até mesmo de exclusão em caso de reincidência. Após a compra, se fosse desejo do associado, a Cooperativa providenciava a entrega domiciliar dos gêneros, uma vez a cada mês⁶²⁹.

O crédito dos sócios era limitado ao valor salarial percebido mensalmente. Mas, quando assim desejasse, o associado podia parcelar em três prestações mensais se o valor das compras não excedesse a 2/3 do montante de seu capital acumulado, e o desconto das prestações não prejudicasse a manutenção do sócio e/ou sua família nos gastos a serem feitos junto aos demais departamentos da Cooperativa. Outra possibilidade, em caso de dificuldades, era lançar mão de um fiador, também sócio, com capital suficiente para arcar com os compromissos.

Além dos sócios regulares, a COOPFER podia vender ao pessoal jornaleiro da VFRGS, aos operários das empresas construtoras de linhas, e outras prestamistas da Viação Férrea, mediante garantias asseguradas pelas empresas, e aceitas a critério da Diretoria⁶³⁰. O crescimento das vendas nos armazéns foi intenso ao longo de muitos anos, fato que determinou a abertura de novas unidades chamadas de filiais e também sub-filiais, como ocorreu em Santa Maria. Nesta cidade, além do armazém central, funcionaram também outros dois estabelecimentos no “Km 2” (vilas operárias e depósitos) e no “Km3” (oficinas).

Uma das primeiras dificuldades enfrentadas pelos armazéns em todo o Rio Grande do Sul decorreu da crise brasileira de 1932, quando os paulistas articularam a reação contra Getúlio Vargas. Naquele momento, os acontecimentos praticamente

⁶²⁸Prática retomada na atualidade no Rio Grande do Sul, também iniciada em Santa Maria, quando vários pequenos mercados criaram diferentes “Redes” de compra de mercadorias, passando a fazer frente à concorrência das redes de supermercados de grande porte, sendo muitas delas sustentadas com capitais estrangeiros.

⁶²⁹Por muitos anos essa entrega foi feita por meio de carroças contratadas para esse fim. Após os anos 70 do século passado, através de caminhões da própria Cooperativa. Nas muitas fotografias das fachadas dos armazéns é possível perceber esses veículos ali estacionados. Quando necessárias outras compras, o associado e seus familiares se dirigiam aos armazéns, e de lá transportavam as mercadorias em tradicionais sacolas de algodão (feitas de sacas de farinha).

⁶³⁰Ibidem, p. 17.

imobilizaram o país em função dos abalos provocados na economia, porque São Paulo na época já se constituía no centro pulsante das principais atividades de produção, importação e exportação do Brasil. Também era o centro para onde convergiam as principais linhas férreas do país, o que para o Rio Grande do Sul facilitava o apoio bélico ao governo varguista, mas por outro lado significava também a interrupção do fluxo de seus negócios de compra e venda com os Estados do Sudeste.

Para o abastecimento dos armazéns da COOPFER o prolongamento da revolta paulista significou prejuízos e desabastecimento. Segundo COOPFER (Relatório de 1932, p. 3), “(...) embora a formidável crise econômico-financeira que entrou todo os empreendimentos materiais, crise essa agravada em nosso país pelo desencadeamento da revolução em São Paulo contra o Governo Federal, nossa Sociedade venceu todos os empecilhos, sem arrojios e com firmeza, realizando seu programa em todos os quadrantes de sua atividade, e espalhando entre seus associados os benefícios constantes de seus direitos”. Naquele momento a solução encontrada foi o racionamento de certos produtos e a mudança de fornecedores. Isso foi feito, porém mantida a qualidade do que tradicionalmente era disponibilizado ao quadro de associados.

Já em fase de recuperação, em 1934 a COOPFER contava com 19 armazéns em funcionamento, tendo como sua unidade matriz sediada em Santa Maria⁶³¹ e, respectivamente, 11 filiais e 7 sub-filiais. Nesse ano, por exigência do Departamento de Higiene Municipal de Santa Maria foram suspensos os abates de gado em seu matadouro próprio localizado no “Km 3”. A partir de então, a carne somente poderia comercializada através do Abatedouro Municipal.

O reflexo dessa medida foi a elevação de custos, já que a compra de matéria-prima para a fábrica de sabão da COOPFER passou a ser feita nas cidades de Santana do Livramento (Frigorífico Armour) e Rosário do Sul (Frigorífico Swift), e também nas charqueadas “Ramos” e “Franck” de Santa Maria⁶³². Esse fato, por outro lado, também evidencia a pressão dos marchantes da cidade e da região feita aos poderes públicos, devido ao grande número de abates feito pela Cooperativa, o que até então havia trazido

⁶³¹No armazém central de Santa Maria também havia uma lenheira, que por muitos anos forneceu lenha serrada ou picada para os associados, já que maioria somente possuía fogões à lenha em suas residências, quando ainda não estavam difundidos os fogões a gás liquefeito, o que somente aconteceu a partir dos anos 60 do século passado no Rio Grande do Sul (Cf. **Relatório de 1940**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1941, p. 7).

⁶³²COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1934**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935 p. 49; **Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935, p. 11).

grande agilidade de oferta e economia para a entidade. No final dos anos 40, e também durante os anos 50, a questão dos altos preços e o fornecimento precário da carne acabou despontando como uma das mais intensamente debatidas pelos ferroviários, por ser alimento essencial da ração desses trabalhadores.

O primeiro açougue da Cooperativa começou a funcionar em 1920. Em 1940 foi adquirido um terreno contíguo à “Escola Santa Terezinha” e próximo dos armazéns centrais, na confluência das Ruas “Ernesto Beck” e “José do Patrocínio”. Nesse local, além de um novo açougue foram construídas, conforme se pode observar na figura abaixo, a fábrica de gelo, de café e de sabão⁶³³. Afora Santa Maria que contava com dois açougues, também existiam outros em Porto do Conde, Ramiz Galvão e Santiago.



Figura 12 - Departamento de Indústrias – Santa Maria (COOPFER, Relatório de 1941).

Com se percebe na figura, bem como outras fotos do interior desses prédios demonstram, a estrutura de funcionamento guardava muitas semelhanças com as indústrias da época. Tanto pelo aspecto e distribuição dos espaços internos, como maquinário e atividades dos operários que neles labutavam, com a obrigatoriedade de extrema higiene e uniformização dos trabalhadores.

⁶³³Café “Imembuy” e sabão “COOPFER”, dois produtos considerados de alta qualidade e campeões de venda, juntamente com a carne.

No entanto, com a grande guerra mundial iniciada em 1939 a VFRGS sofreu retração nos seus negócios o que afetou diretamente a Cooperativa. Como o governo estadual tinha dificuldades de manter os repasses dos descontos dos associados, o governo federal precisando contar com apoio dos ferroviários para a mobilização de guerra, e também como reconhecimento pelo apoio dado pela categoria no episódio de 1932, concedeu uma ajuda financeira à entidade, o que lhe permitiu atravessar esse período sem ter que fechar muitos de seus departamentos.

Há que se considerar, também, que a política do Estado Novo em relação às cooperativas era de incentivo, porque as autoridades do governo já haviam comprovado que essas entidades eram um meio eficiente de solidariedade social, resolutiva das demandas assistenciais e, portanto, eficazes no combate às propostas consideradas *radicais* [grifo meu]. Conforme COOPFER (Relatório de 1940, p. 7), através do Decreto Nº. 7.000, de 21 de março de 1941, o governo federal repassou a COOPFER uma subvenção de 20 contos de réis. Com essa verba a Cooperativa então pode fazer uma série de aquisições, como terrenos, prédios e equipamentos em diversas cidades do Estado, alargando ainda mais a sua ação perante os trabalhadores ferroviários.

Com esse aporte financeiro, em julho de 1941 foi criada a Alfaiataria junto ao Armazém Central, medida de porte industrial devido à demanda por vestuário dos associados. Nos anos 50, juntamente com a Fábrica de Confecções, recentemente inaugurada, eram produzidos ternos masculinos, calças, vestidos, roupas íntimas, roupas para crianças, uniformes de trabalho, toalhas de todos os tipos, etc⁶³⁴. Era uma produção que alcançava milhares de itens anualmente. Para tanto, uma verdadeira indústria foi instalada junto aos prédios do armazém matriz, com maquinários modernos e ocupando considerável número de trabalhadores⁶³⁵.

No período da guerra muitos produtos e matérias-primas acabaram faltando nos armazéns da Cooperativa. Mesmo assim, enquanto outras categorias de trabalhadores sentiam as restrições do consumo, quase que em situação de desamparo, pois a meta do governo era atender as demandas das tropas brasileiras no estrangeiro, o que trazia restrições ao crédito e à produção, os ferroviários puderam contar com o aporte da

⁶³⁴Idem. **Relatório de 1941**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1942, p. 7.

⁶³⁵Como exemplo, veja-se COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1957, p. 14), que traz entre outros dados sobre a produção da fábrica de confecções, 10.805 camisas; 3.889 calças; 402 pijamas, 5.387 cuecas; etc. Parte dessa produção (roupas de cama e toalhas) era destinada aos trens de passageiros, para os carros-restaurantes e carros-dormitórios.

Cooperativa. Período de dificuldades que fez elevar o número de sócios para 14.066, muitos em busca de amparo inexistente na vida individual⁶³⁶.

Um exemplo disso foi o racionamento de carne na cidade de Santa Maria, em função do tabelamento de preços. Enquanto o produto faltava para o povo em geral, para os ferroviários o abastecimento era assegurado pelo açougue da Cooperativa, mesmo sem a instituição auferir qualquer lucro. O preço de venda era o mesmo pago aos produtores⁶³⁷. O mesmo havia acontecido anteriormente com a falta de cereais e de tecidos, que além das dificuldades de importações, também se deram em função de períodos de secas que assolaram o país no ano de 1942.

Quanto às dificuldades daquele momento, a direção da COOPFER (Relatório de 1942, p. 3) enaltecendo as vantagens do sistema cooperativista, explanou a situação da seguinte maneira:

É sobretudo na época das grandes depressões econômicas que o cooperativismo se apresenta como o único posto de arrimo às massas trabalhadoras.

[...] Visa, preferencialmente, tanto quanto possível, o afastamento dos intermediários.

Entre produtores e consumidores, no campo da vida social, medeia um enxame de intrusos.

Reduzir, quanto possível, a ação desses intermediários, até alcançar diretamente as fontes produtoras, eis a missão preferencial do cooperativismo.

O princípio, em si, é de um raciocínio verdadeiramente simplista.

Os consumidores se aglutinam em torno de uma entidade, para compra do comum, distribuindo entre si, as utilidades adquiridas e os proventos conquistados.

[...] Esse lucro que passaria às mãos dos intermediários, reverte direta ou indiretamente aos associados.

Em função dos esforços de guerra, a COOPFER solicitava constantemente aos seus associados que circunscrevessem as necessidades das famílias ao mínimo, e com um máximo de economia individual ou coletiva. Até mesmo racionamento dos fornecimentos foi pensado, pois segundo o entendimento da diretoria da época, "(...) a obra de defesa nacional supera quaisquer cogitações e todos os esforços devem ser feitos (...)”⁶³⁸.

⁶³⁶Idem. **Relatório de 1945**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1946, p. 3.

⁶³⁷Ibidem, p. 9.

⁶³⁸Idem. **Relatório de 1942**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1943, p.6-7.

Nesse período, enquanto os salários praticamente não sofreram alterações, ou seja, reajustes que repusessem o poder de compra dos trabalhadores, um “rancho” para cinco pessoas, segundo o usado na linguagem ferroviária, saltou de Cr\$ 199,49 em 1936, para Cr\$ 384,45 em 1942, com um aumento de 74,68%⁶³⁹. Por isso, preocupado com a situação que também afligia os ferroviários, a direção da Cooperativa procurou envidar esforços com intuito de minorar o problema. Conforme COOPFER (Relatório de 1942, p. 8-9):

É preciso atentar, principalmente, que para mantê-la muita gente continua a passar fome ou sem poder pagar aquilo que adquire nos armazéns de fornecimento.

Se um terço dos ferroviários não tem disponibilidades para sua própria alimentação, como é possível onera-los com maiores sacrifícios?

[...] Toda economia que realizarmos, com as escolas e quaisquer outras, serão aplicadas, exclusivamente, em benefício do preço dos artigos de primeira necessidade.

[...] E na atualidade baratear o “rancho” é a obra mais meritória por excelência.

Nesse sentido, no ano anterior, em função de uma enchente que havia assolado o Rio Grande do Sul, a VFRGS criou várias turmas de trabalho para substituição de trilhos, inicialmente entre Santa Maria e Barreto, na linha para Porto Alegre, e depois em outros trechos. Porém, eram locais desprovidos de recursos em que os ferroviários longe das famílias acabavam passando privações, inclusive com a falta de alimentos. Por isso, a Cooperativa em parceria com a VFRGS instalou postos de fornecimentos e “panelões”, uma espécie de cozinha de campanha utilizada pelos militares, construídas na “Escola Industrial Hugo Taylor” que permitia o fornecimento de alimentação quente e farta⁶⁴⁰.

Em 1947, enquanto o país ainda sentia os reflexos da contração econômica da Segunda Grande Guerra, o que também afetava o Rio Grande do Sul, e, por conseguinte a VFRGS, a Cooperativa impôs restrição às compras consideradas como “utilidades suntuárias”. Assim, para tentar equacionar as dificuldades de aquisição de produtos, aconteceu uma descentralização das compras através das “Agências”, como as estabelecidas em Cruz Alta (zona agrícola) e Porto Alegre (zona colonial e industrial). A

⁶³⁹Ibidem, p. 5. Ver também outra situação projetada em gráfico, conforme consta no Anexo “I”. (COOPFER, **Relatório de 1950**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1951).

⁶⁴⁰Idem. **Relatório de 1941**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1942, p. 6.

intenção era ter maior poder de barganha para adquirir direto da fonte, como era o caso dos gêneros de primeira necessidade⁶⁴¹.

Como consta em COOPFER (Relatório de 1948, p. 3), “(...) ao lado do embaraço financeiro que vimos enfrentando nestes últimos tempos, há a considerar, ainda, que continuamos com falta de produtos, nos meios produtores do Estado e do País, aliada a sua má distribuição, devido à interferência do intermediário e sua incontida ânsia de lucros, apesar de todo o controle governamental”. Assim, devido aos débitos crescentes da VFRGS para com a COOPFER, aconteceu uma diminuição de estoques nos armazéns e farmácias. O que, por outro lado, fez aumentar as dívidas bancárias da Cooperativa e impediu as melhorias necessárias de manutenção e expansão do patrimônio.

Esse é o momento em que as expectativas de investimentos na parte de industrialização foram suspensas, impedindo que muitos setores pudessem alcançar a autossuficiência de produção, o que evitaria os transtornos com os fornecedores. Por isso, “injunções imperiosas” levaram a Cooperativa a ter que comprar de intermediários, quando sempre procurava fazê-lo junto às fontes de produção, para assim não prejudicar os ferroviários em suas necessidades primordiais⁶⁴².

Em 1953, no intuito de fortalecimento da categoria dos funcionários que prestavam serviços à Cooperativa, numa fase que já demonstrava as dificuldades da entidade, estes organizaram a “Associação dos Cooperativistas Ferroviários”, sob coordenação de Ernesto Mendes, Romeu Bertóia, Augusto G. Flores e Danton Pereira dos Santos. Entre outros objetivos da nova associação estavam: congregar e unificar a classe; promover junto às administrações e governos as medidas de interesse de classe; ser entidade aproximativa entre administração e empregados; prestar assistência beneficente; propugnar no sentido de melhoria de padrão intelectual e profissional dos associados; manter serviço de assistência jurídica para atender as consultas de seus associados; exercitar no meio social planos de recreação física e espiritual.

O surgimento dessa associação no seio da Cooperativa, no mínimo era um sinal de que as coisas já não iam bem. Seu número de funcionários era elevado e considerado de bom padrão social e intelectual. Porém, quando se faziam necessárias dispensas,

⁶⁴¹Idem. **Relatório de 1947**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1948, p. 7.

⁶⁴²Idem. **Relatório de 1950**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1951, p. 12; **Relatório de 1951**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1952, p. 3.

como foram àquelas decorrentes dos muitos atritos que envolveram os “revisteiros” e “pessoal dos carros restaurantes”, os funcionários demitidos não possuíam qualquer tipo de assistência. Ao demandarem na justiça contra a Cooperativa, na maioria das vezes perdiam. Assim, com a assistência judiciária própria poderiam fazer frente às disputas e também auxiliar os colegas com ações beneficentes.

Quando começou a fase ufanista do desenvolvimentismo do governo do presidente Juscelino Kubitschek em 1956, momento em que a economia brasileira foi abalada pela crescente inflação e com as restrições de crédito aos consumidores, paradoxalmente, segundo COOPFER (Relatório de 1956, p. 3): “(...) a classe ferroviária contemplada com melhoria de salários ensejou, outrossim, maior volume de vendas na procura acentuada dos departamentos sociais, o que é motivo de satisfação, obrigando por outro lado, à disponibilidade de maior estoque de mercadorias e drogas”.

Percebe-se, então, a partir da constatação da diretoria da COOPFER, que momentaneamente os ferroviários conseguiram recuperar o seu poder de compra. Porém, a inflação e a manutenção da estrutura caótica de administração dos serviços públicos no país, logo começariam a gerar a insolvência das empresas estatais sob responsabilidade dos governos estaduais. Em verdade, esse momento é determinante do *longo drama* que o grupo profissional começaria a vivenciar [**grifo meu**].

Em 1958, apesar de todas as dificuldades impostas pelas conjunturas políticas e econômicas, a Cooperativa ainda mantinha em funcionamento 18 armazéns e 16 farmácias, inclusive com uma nova, instalada na cidade de Pelotas. Segundo a diretoria da época, os resultados eram “satisfatórios, fruto da afluência do associado aos departamentos sociais, na procura louvável de suprirem-se atendendo aos sadios princípios do cooperativismo e normas emanadas dos estatutos”⁶⁴³.

Mesmo assim, constatamos que a tão discutida integralização das cotas de capital dos associados continuava a não acontecer porque a maioria percebia baixos salários, e da Cooperativa lhes interessava apenas os serviços. Assim acontecia com os associados mais pobres, por terem crédito garantido na entidade. Já os de salário mais elevado, em número menor, eram o que tradicionalmente integralizavam seus capitais. Na prática isso era uma forma de socialização dos lucros, porém o volume exigido também dependia da contribuição dos mais pobres para a manutenção dos benefícios.

⁶⁴³Idem. **Relatório de 1958**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1959, p. 9.

Com isso, sem contar com o capital dos associados e não recebendo os créditos devidos pela VFRGS, a COOPFER iniciou em 1960 a sua fase de refluxo de crescimento. Uma das constatações emitidas em relatório da diretoria era o estado geral de abandono dos prédios, porque a falta de recursos não permitia que seus dirigentes pudessem enfrentar a ação do tempo. Reformas eram necessárias na “Casa de Saúde”, e especialmente no Armazém Central, para dotá-los de aparelhamentos modernos, como no caso da competição que se avizinhava com os supermercados, e também na Escola Industrial. Somava-se a essas necessidades a aquisição de novos veículos e manutenção dos demais 18 armazéns e 16 farmácias existentes⁶⁴⁴.

Realidade que também afetava os funcionários, especialmente no que dizia respeito às reposições salariais. Contudo, “(...) não pensa o atual Conselho de administração em diminuir as despesas para com o pessoal, através de dispensa, das demissões de servidores a título de economia. Tal prática considera [-se] injusta e anti-social”. Mas, por outro lado os estoques de mercadorias, reduzidos ao mínimo nas farmácias e armazéns, já afetavam as necessidades de consumo dos sócios⁶⁴⁵.

O quadro de sócios ainda era bastante expressivo, e atingia o número de 18.86. Contudo, havia decrescido nos últimos anos devido ao falecimento de muitas pessoas. Conforme COOPFER (Relatório de 1960, p. 9): “(...) hoje que os ferroviários vencem salários relativamente altos estão em condições de especularem no comércio e fazerem seus ranchos onde maiores vantagens lhes oferecerem”. Assim, de cada 100 sócios, somente 32 faziam “ranchos” na COOPFER. Por isso, seus diretores tinham a intenção de estabelecer uma campanha de publicidade entre os associados para demonstrar as vantagens em adquirir produtos na Cooperativa. A ideia era demonstrar que os preços representavam o exato valor do produto, e que a qualidade continuava a ser critério de compra e venda, além de que os produtos comercializados eram realizados por funcionários confiáveis.

Para readquirir a credibilidade dos sócios, pretenderam melhorar o atendimento em termos de rapidez, atenção maior dos vendedores aos clientes, exposição de mercadorias em locais considerados atraentes. Isso, porque a prática até então era muito corriqueira, ou seja, o cliente precisava fazer uma lista com os produtos a adquirir; entregar a lista para o balconista; o balconista “cantava” os itens; os encarregados das

⁶⁴⁴Idem. **Relatório de 1960**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1961, p. 6.

⁶⁴⁵Ibidem, p. 8.

seções alcançavam os produtos; um “apontador” fazia o somatório dos gastos na “caderneta pessoal de compras” e tudo era encaminhado para um “visador” que encaminhava os pedidos para entrega⁶⁴⁶. Na figura abaixo é possível de se ter uma ideia desse ambiente. Como primeiras iniciativas, entre 1961 e 1962, foram inauguradas uma nova padaria e uma fábrica de bolachas e massas⁶⁴⁷.



Figura 13 - Armazém Central – S. Maria (COOPFER, Relatório de 1949).

Em 1963, véspera do ano em que tudo começaria a se precipitar em direção aos seus anos derradeiros de existência, a COOPFER mantinha no seu quadro 759 funcionários, distribuídos em 17 localidades, para o atendimento de 19.065 associados, cujos maiores núcleos eram Santa Maria com 5.647 sócios, Porto Alegre com 1.683 e Cacequi com 1.525⁶⁴⁸.

⁶⁴⁶Para cada seção de trabalho da VFRGS havia um “visador”. Por exemplo, o das compras do pessoal da via permanente, o do pessoal de tração, etc.

⁶⁴⁷Desses produtos ficou muito conhecida a bolacha “guarda-freio”, um produto de baixo custo, durável e bastante apreciado.

⁶⁴⁸MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 42-46.

3.1.3.2 A Instituição de Pecúlios

O espírito cooperativo dos ferroviários gaúchos, no sentido de compartilhamento das experiências profissionais e participação comunitária efetiva, constitui elementos de uma “cultura mutual” muito própria desse segmento de trabalhadores, adquirida ao longo de muitos anos. Também evidencia uma das suas maiores preocupações sociais, demonstradas praticamente em todas as suas manifestações e ações. Entre tantos exemplos, o da constituição de pecúlios é um dos mais característicos, pois servia como forma de prevenção a acontecimentos futuros.

Os pecúlios surgiram como decorrência dos serviços disponibilizados pelas “caixas de socorro”, o que veio a ser uma das práticas pioneiras de mutualismo entre os trabalhadores ferroviários em todo o Brasil. Por isso, a COOPFER também instituiu o seu pecúlio, mesmo já existindo em Santa Maria desde 1908 o “Amparo Mútuo”, destinado exclusivamente para esse fim. Não consta no material analisado, outros motivos além dos já expostos para adoção dessa iniciativa. Em verdade, era um serviço a mais que o associado poderia ou não utilizar. Conforme o Art. 2º dos Estatutos da COOPFER, o objetivo era simplesmente “instituir pecúlios pagáveis em dinheiro, nos casos de invalidez ou falecimento dos sócios”⁶⁴⁹.

Quanto aos pagamentos dos pecúlios, o mesmo era feito em duas parcelas. A regra para a determinação dos valores obedecia a proporcionalidade do capital auferido pelo sócio, ou seja, a primeira parcela tinha como valor a *multiplicação por dez* do capital do sócio falecido ou inválido, observado um valor mínimo de seiscentos mil réis (600\$000,00) e o máximo de um conto e quinhentos mil réis (1:500\$000,00). O valor da segunda parcela dependia do número de anos cumpridos de efetividade na sociedade pelo sócio, morto ou inválido, e equivalia a 10% do valor da primeira parcela para cada ano de efetividade (desprezadas as frações do ano)⁶⁵⁰. Valores que ao longo do tempo

⁶⁴⁹COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928, p. 3).

⁶⁵⁰No caso de sócios fundadores da COOPFER, isto é, aqueles empregados da VFRGS que haviam pago mensalidades durante os primeiros seis meses de formação do capital do extinto “Syndicato Profissional”, e contribuíram pelo menos cinco anos ininterruptos com a Cooperativa, a primeira parcela era elevada ao máximo de 2 contos de réis (2:000\$000,00), sendo esse valor a base para o cálculo da segunda parcela (COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928. Artigo 71 e 72, p. 14).

foram sendo atualizados conforme a valorização monetária da moeda utilizada no país, como foi mais tarde com a emissão do “cruzeiro” em substituição ao “réis”.

A soma das parcelas dos pecúlios não podia ultrapassar os valores máximos de cinco e seis contos de réis. Todo pecúlio de falecimento não reclamado após doze meses era transformado em benfeitorias para as escolas mantidas pela COOPFER, em especial na compra de vestuários para os alunos necessitados⁶⁵¹.

Nos primeiros anos de adoção dos pecúlios os resultados foram positivos, porque o número de concessões era relativamente pequeno. Porém, quando começaram as aposentadorias a aumentar por volta de 1940, ano em que muitos ferroviários atingiram o tempo de 35 anos de serviço⁶⁵², e eram crescentes os casos de invalidez por acidentes, ou por doenças degenerativas, a situação de equilíbrio existente até então deixou de existir.

Para se ter uma ideia disso, em 1935 foram pagos somente 46 pecúlios por morte e 71 por invalidez, considerando-se um contingente de associados que alcançava 6.135 pessoas, número que decrescera em relação ao ano anterior. Em 1934 os pagamentos já haviam sido considerados como de aumento “alarmante”. Assim, de acordo com os Relatórios da COOPFER, no item “considerações gerais”, que tratavam da questão dos pecúlios, se medidas de restrição não fossem tomadas a solução passaria inclusive pela possibilidade de suspensão do funcionamento das escolas de alfabetização, ou mesmo acabar como os pecúlios de invalidez⁶⁵³.

O que notamos nos anos seguintes, quanto à manutenção dos pecúlios e solução para evitar a insolvência, foi a diminuição dos tetos máximos contratados com os sócios, cujos valores foram paulatinamente decrescendo. Inclusive, em 1942, os pecúlios por invalidez sofreram inúmeras restrições, deixando de ser pagos os casos de alienação mental, cegueira dupla, lepra ou tuberculose⁶⁵⁴.

Até 1954 foram pagos os pecúlios por invalidez, e a partir de 1955 somente pagos os por morte e aposentadoria. Contudo, aumentaram consideravelmente estes últimos,

⁶⁵¹Se o associado fosse mulher, seu esposo poderia receber pecúlio, desde que não fosse associado da COOPFER e provasse que, na ocasião do falecimento da sócia, vivia as suas expensas por motivo de invalidez (**Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928. Artigos 73, 79 80, p. 14 e 22).

⁶⁵²O tempo de serviço considerava o período de trabalho comprovado anterior a 1913, quando da fundação da Cooperativa.

⁶⁵³Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1935**, Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1936, p. 5-9).

⁶⁵⁴Idem. **Relatório de 1942**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943, p. 9.

fazendo com que o problema do “Fundo de Beneficência”, de onde saíam os recursos para pagamentos de pecúlios e manutenção da “Escola Industrial Hugo Taylor”, sofresse novo abalo financeiro. Assim, em 1959 a situação começava a ser descrita como de “difícil recuperação futura”, em função de um saldo deficitário que estava preste a ocorrer⁶⁵⁵. Fato que se demonstrou a partir de 1963, quando o saldo negativo demonstrou um valor de Cr\$ 15.662.396,70⁶⁵⁶.

3.1.3.3 Serviços de Saúde e “Circulismo” Ferroviário

Depois de terem dado encaminhamento para as aquisições de armazéns e farmácias, e equacionadas as dívidas da COOPFER para com a *Compagnie Auxiliaire*, em ato seguinte, respectivamente, nos anos de 1916 e 1917, foi constituída uma “Caixa de Socorros” pela Cooperativa. Esta “caixa” visava atender as despesas de funerais dos associados e pessoas de suas famílias, bem como fazer o receituário de medicamentos e pagamentos de despesas de farmácia dos associados, pois, estes, na maioria das cidades do Estado não dispunham de qualquer tipo de assistência pública. De acordo com Hochman (1993, p. 40), na Primeira República as políticas de saúde pública no Brasil serviram para o Estado intervir em todo território nacional, porém os resultados positivos dessas intervenções foram considerados ínfimos, situação que determinou a busca de alternativas pelos diferentes setores da sociedade.

No caso dos ferroviários santa-marienses, apenas contavam com o apoio da Associação Humanitária fundada em 1903, que não conseguia atender a crescente demanda, e dos serviços prestados pelo “Hospital de Caridade” através da “Caixa de Socorros” da VFRGS. Assim, em 1917 começou a funcionar a primeira farmácia, localizada em área contígua e frontal aos armazéns, localizados na então rua “Pinheiro Machado”⁶⁵⁷. A segunda farmácia da COOPFER foi implantada na cidade de Rio Grande em 1920, serviço que nos anos seguintes foi disponibilizado nos maiores núcleos ferroviários, chegando a atingir um número de 18 estabelecimentos.

⁶⁵⁵Idem. **Relatório de 1959**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1960, p. 10.

⁶⁵⁶Idem. **Relatório de 1963**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1964, p. 5.

⁶⁵⁷Depois, como homenagem a um dos criadores e diretores da COOPFER, passou a ser denominada rua “Manoel Ribas”.

Para poder prestar um atendimento médico completo aos seus associados, de forma extensiva aos familiares, que abrangesse serviços para acidentados e demais enfermidades, como a tuberculose, uma das grandes preocupações dos ferroviários, a Cooperativa com apoio do governo do Estado se lançou a iniciativa de construção de um hospital na cidade de Santa Maria. O local escolhido, mais uma vez, foi pelas facilidades de acesso como ponto de entroncamento ferroviário e pelo número de trabalhadores da VFRGS residentes na cidade⁶⁵⁸.

A “Casa de Saúde” foi construída com recursos decorrentes de juros pagos pela VFRGS, do histórico numerário retido dos descontos dos associados, recebidos como uma “deferência” de Getúlio Vargas, então governador do Rio Grande do Sul. Seu prédio principal foi inaugurado em 24 de abril de 1931⁶⁵⁹. A direção interna coube às irmãs de caridade da congregação do “Imaculado Coração de Maria” e a parte médica ficou sob responsabilidade gerencial da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários do Rio Grande do Sul. O hospital foi considerado na época um estabelecimento modelar, equipado com o que havia de mais avançado em aparelhagem de medicina disponível no Brasil.

Conforme VFRGS (Relatório de 1937, p. 757), a “Casa de Saúde” estava “(...) situada nos subúrbios de Santa Maria, em saudável local, em edifícios construídos de acordo com a mais perfeita técnica hospitalar moderna. Dispõe de quartos e salas confortáveis otimamente instalados. O edifício principal é destinado à hospitalização de feridos e dos que sofrem intervenções cirúrgicas. Nesse edifício estão ainda instaladas a maternidade, salas de operações, eletricidade médica e farmácia”. No pavilhão principal existiam 21 quartos com banheiro e no pavilhão da enfermaria mais 18 leitos⁶⁶⁰. Além desses prédios, o hospital dispunha de necrotério, lavanderia e cozinha industrial.

⁶⁵⁸Para efeito de comparação, como aponta Horowitz (1985, p. 27-28), havia uma situação correlata na Argentina a esse respeito. Por isso, os ferroviários através da “União Ferroviária” estabeleceram uma forma paliativa de atenção sanitária, através acordos com médicos e odontólogos particulares. Do mesmo modo, em 1936, em parceria com o governo, se propôs a erigir um hospital em Buenos Aires, clínicas médicas nas principais cidades atendidas por ferrovias e um sanatório para tuberculosos em zona serrana ou montanhosa (A ideia era construí-lo na região de Córdoba, mas a obra não foi realizada. Nessa época, uma média anual de 9,2% das aposentadorias de ferroviários acontecia por incapacidade, em função da tuberculose).

⁶⁵⁹Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 70), o crédito obtido equivalia a 723:534\$653 mil contos de réis.

⁶⁶⁰Instalações que no decorrer dos anos foram praticamente duplicadas.



Figura 14 - No primeiro plano as Oficinas Centrais de Santa Maria – Na parte superior a Casa de Saúde (COOPFER, Relatório de 1933).

Além dos médicos da CAP, o hospital contava com outros profissionais para atender demandas de particulares, porque o regulamento da instituição previa a prestação de serviços para não sócios da COOPFER. Entre as vantagens desse atendimento, tanto para os sócios que eram contemplados com diversos tipos de descontos, quanto para os particulares, havia a possibilidade de pagamento parcelado dos serviços que muitas vezes podiam atingir a 36 meses. Contudo, tal facilidade ocasionava seguidos déficits nas contas da Cooperativa, instituição responsável por arcar com o prolongamento de tal benefício. Mas, em primeiro lugar estava o pleno atendimento dos associados.

Também, era intenção, numa segunda etapa, a construção do “Sanatório Ferroviário para Tuberculosos”, aproveitando a área do hospital e sua localização em terreno elevado, cercado por vegetação e bastante ventilado, espaço considerado de muita salubridade. Entretanto, pela falta de recursos, essa obra foi concluída muitos anos

depois, quando a doença já não representava mais o perigo que tinha nos idos de 1930⁶⁶¹.

À parte as preocupações sociais em dotar os trabalhadores ferroviários com assistência pessoal e familiar da COOPFER, as preocupações com a saúde dos funcionários era fator relevante também para a VFRGS, como condição de sua robustez empresarial. Afinal, os censos demonstravam que muitos trabalhadores atuavam enfermos, o que trazia riscos de acidentes, e até mesmo mortes, cujos custos para a empresa eram considerados elevados. Mas também existia uma lógica positivista nessas preocupações emanada pelo próprio governo, isto é, em função do espírito da nacionalidade formada por homens sadios. Assim, nas autarquias de maior reconhecimento público, insistam os administradores para que os servidores demonstrassem postura profissional adequada, que incluía educação no trato das pessoas, higiene, vestimenta condizente ao serviço e boa saúde.

Para Moscoso (1940, p. 3-5), intelectual que atuou no Serviço de Propaganda e Educação Sanitária do governo federal na década de 1940, baseado nas ideias de Afrânio Peixoto, “(...) o homem é utensílio de trabalho ou capital, capaz de produção; esse trabalho é o juro ou o prêmio do seu valor”. Condizente com a ótica weberiana sobre o utilitarismo no capitalismo, em pleno Estado Novo, numa época de afirmação da brasilidade embasada na sanidade física e na formação moral e cívica o autor ponderava:

Este capital deve, pois, ser bem amparado, para garantir rendimento compensador.

A alimentação rege-se pelos princípios da economia, não admite esbanjamento nem usura, nas trocas orgânicas qualquer das duas formas é sempre prejudicial. O excesso de alimentos provoca acúmulo de material, dificulta seu emprego útil e imediato (...) daí (...) as doenças de nutrição – obesidade – diabetes- etc. inércia e inatividade. A restrição de alimentos (...) diminui a resistência e decorrem, então a fraqueza, a desnutrição e a falência orgânica com todas as consequências maléficas da anemia, tuberculose, etc.

[...] Felizmente agora a solução do importante e grave problema constitui patriótica e decisiva preocupação dos nossos máximos e clarividentes administradores.

⁶⁶¹MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 38; COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1931**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1932, p. 28). O prédio foi utilizado para a ampliação de leitões.

Ainda conforme Moscoso, (1940, p. 87), o maior flagelo da humanidade nessa época era tuberculose, doença causada especialmente pelas consequências da má alimentação. Para o autor, “o operário nacional não tem a mais rudimentar ideia de regra de boa alimentação e até hoje ainda não se cuidou metódica e resolutamente de educá-lo e proporcionar-lhe a prática e meios de adoção de uma alimentação conveniente”. Reconhecia, entretanto, que as condições salariais desses trabalhadores era fator determinante para tal situação.

Já para o ferroviário aposentado Basileu Freitas⁶⁶², que atuou como fiscal e agente de estação, havia outros motivos que se somavam aos alimentares, como o fumo e as bebidas alcoólicas utilizadas em excesso, além da falta de equipamentos para proteção contra a chuva e o trabalho noturno. Também, como afirma Alexandre da Cruz, a “natureza do trabalho, em local com umidade, poeira, tinta, frio, calor, sem abrigo [em] serviço excessivamente insalubre, pesado, sem a mínima proteção”, eram outros fatores que propiciavam a debilitação do organismo humano dos companheiros de trabalho⁶⁶³.

Conforme COOPFER (Relatório de 1937, p.25) entre as principais causas de hospitalizações ocorridas na “Casa de Saúde” no ano de 1937, estavam as decorrentes de enfermidades tais como tuberculose (08); nariz, garganta e ouvidos (81) e venéreo-sifilíticos (36). Parece que, como vimos no capítulo anterior, o problema maior da tuberculose acontecia na cidade de Rio Grande, o que certamente também se dava com as doenças venéreas, em função do clima úmido e por ser uma zona portuária, onde tradicionalmente a presença de estrangeiros e as zonas de prostituição contribuíam para a disseminação dessas doenças também entre os ferroviários.

Em 1942, conforme COOPFER (Relatório de 1942, p. 22-23), foi lançada, “com grandes esperanças e franco otimismo, a campanha do *Dia da Boa Vontade*, baseada na concessão, por parte dos ferroviários, de um dia de seus vencimentos, anualmente, para a notável obra da boa alimentação e saúde da classe”. Porém, essa iniciativa não logrou efeito, porque a Diretoria da Viação Férrea não concordou com as listas de adesão, em que os ferroviários autorizavam o desconto de um percentual de seus salários como contribuição⁶⁶⁴. A partir de então, muitas foram as solicitações

⁶⁶²Questionário respondido em 15 dez. 2002.

⁶⁶³Ferrovário aposentado da VFRGS, que atuou por 30 anos nas oficinas de Santa Maria (Questionário respondido em 04 dez. 2002).

⁶⁶⁴Foi alegado ser muito pequeno o número dos que haviam aderido, ou seja, 1432 ferroviários, o que geraria dificuldades na elaboração das folhas de pagamentos.

encaminhadas pela direção da Cooperativa aos poderes públicos, na tentativa de conseguir os recursos necessários para a obra do sanatório para tuberculosos⁶⁶⁵.

Paralelo a prestação de serviços médicos, a Cooperativa implantou a “Campanha de Alimentação e Saúde da Família Ferroviária”⁶⁶⁶. Iniciativa que partiu do irmão Estanislau José⁶⁶⁷, concebida como forma de atenuar os problemas de saúde e também agir em termos de prevenção. Na prática objetivava “aumentar a capacidade de trabalho do operário”, cuja sanidade era fator primordial, transformando-o num “valor econômico de alto padrão”⁶⁶⁸. Tal campanha foi considerada um grande sucesso, porque além de melhorar as condições de saúde desses trabalhadores e seus familiares, acabou criando nos meios de convivência desses trabalhadores uma cultura de trabalho doméstico e comunitário, com destaque à produção diversificada de alimentos⁶⁶⁹.

Nesse ínterim, a persistência da tuberculose no Estado determinou a criação da “Sociedade de Tisiologia do Rio Grande do Sul”, no ano de 1938. Órgão técnico e científico da “Liga Rio-grandense contra a Tuberculose”, instituição filiada a “Federação Brasileira das Sociedades de Tuberculose” (1939). No intuito de divulgar a campanha de prevenção e combate à doença foram realizadas uma série de ações, tais como a “Semana da Tuberculose”, “Dia do B.C.G”.; “Dia do Tuberculoso”, “Natal do Tuberculoso”. Segundo o Professor Carlos Bento, diretor da sociedade em 1950, “visam lembrar e estimular o Povo em geral, formando a ‘Consciência Nacional Anti-Tuberculose’, por meio de uma ampla e intensa ‘EDUCAÇÃO SANITÁRIA’, perfeitamente especializada (...)”⁶⁷⁰.

Em 1953, através do Jornal “O TELEGRAFISTA”, foi lançado um manifesto dos ferroviários com o título “Magnífica e Oportuna Iniciativa dos Ferroviários – UM PAVILHÃO PARA TUBERCULOSOS”. Nessa época, a posição dos ferroviários sobre o

⁶⁶⁵Veja-se o exemplo de ofício encaminhado para a Câmara de Vereadores de Santa Maria, como o de 25/11/1953, para uma verba de Cr\$ 44.000,00, que foi aprovada no orçamento municipal de 1954. (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Conselho de Administração da COOPFER. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 25 nov. 1953).

⁶⁶⁶Criada em 1939, teve como campanhas precursoras o “Pró-Leite” e a “Pró-Alimentação Racional” (Cf. COOPFER, **Relatório de 1939**, p. 13).

⁶⁶⁷Como salientou em correspondência, visava a “solução harmoniosa da questão social, porquanto o problema da boa alimentação e saúde está hoje colocado em foco como um dos princípios mais necessários à integral recuperação do homem para o trabalho útil a si e à sociedade” (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Irmão Estanislau. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 04 Ago. 1948).

⁶⁶⁸Cf. COOPFER (**Relatório de 1947**, p.10).

⁶⁶⁹ Sobre isso ver Máximo (1979, p. 28-29).

⁶⁷⁰CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Prof. Dr. Carlos Bento. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1950.

assunto parece estar bem definida, segundo consta no texto que segue, do qual retiramos alguns excertos que julgamos esclarecedores dessa iniciativa:

Com o objetivo de levar o seu apoio ao Conselho de Administração da Cooperativa, realizou-se, há dias, uma grande reunião de ferroviários, os quais após estudos acurados do assunto, resolveram incorporar-se à iniciativa e a mesma emprestar o seu apoio econômico e moral.

[...] ainda mais quando essa contribuição se canaliza através de uma instituição como a Cooperativa, que tem sob a sua tutela, no terreno econômico e social, numerosas famílias de modestos trabalhadores.

A oportunidade dessa iniciativa de se acentuar em face do último recenseamento abregráfico realizado na Viação Férrea, pelo qual ficou constatado um impressionante índice de tuberculose no meio ferroviário.

Urge que se adote medidas positivas no sentido de evitar a propagação do mal, de vez que fatores poderão concorrer para isso, como sejam a carência de um eficiente serviço profilático, inobservância de certos preconceitos higiênicos, alimentação inadequada, promiscuidade entre enfermos e seus familiares, conseqüente da exiguidade e desconforto da habitação, fatores esses agravados pela ignorância e crenças absurdas.

[...] ficou delineado um vasto programa de ação e, para superintendê-lo, foi criada uma Comissão (...) com os seguintes encargos: a) Promover entre os ferroviários um trabalho intensivo de propagação da ideia e de aliciamento por meio de assinaturas de todos os que desejarem contribuir para a construção e manutenção do pavilhão para tuberculosos; (...) c) Que essas contribuições sejam no mínimo de Cr\$ 5,00, arrecadáveis por intermédio da Cooperativa, em conta corrente, devendo, para isso ser o contribuinte associado dessa Instituição; (...) f) Conseguir o beneplácito do Sr. Diretor da V. Férrea quanto à franquia do trabalho que será desenvolvido em todos os setores da Rede, bem como a circulação dos livros de contribuição; (...) ⁶⁷¹.

Além do hospital ferroviário e das farmácias mantidas pela COOPFER, os ferroviários tinham o apoio de dois Círculos Operários que funcionavam em Santa Maria. Um fundado em 1920 para atender os trabalhadores santa-marienses, bem antes do “circulismo pelotense”, que em verdade não é o pioneiro do Rio Grande do Sul voltado ao assistencialismo do operariado⁶⁷². O outro era eminentemente voltado para os trabalhadores ferroviários, cuja data de fundação foi em 1937⁶⁷³.

Conforme a ata de fundação do “Círculo Operário de Santa Maria”, em 1º de agosto de 1920, no salão de eventos do Colégio São Luiz, 25 senhores acompanhados pelos padres João Henrique, Erasmo Raab e Caetano Pagliuca fundaram a entidade.

⁶⁷¹Magnífica e Oportuna Iniciativa dos Ferroviários – UM PAVILHÃO PARA TUBERCULOSOS. O **TELEGRAFISTA**. Santa Maria, 28 fev. 1953, p. 1.

⁶⁷²Os “Círculos” já eram referidos por D. João Becker em 1910, inclusive com suas funções (Cf. Diehl, 190, p. 30-31).

⁶⁷³Não conseguimos acesso à documentação sobre esse Círculo que existiu na cidade de Santa Maria, como núcleo da instância estadual. Na atualidade, em sua antiga sede localizada no Bairro Itararé funciona apenas um estabelecimento de jogos.

Momento em que foram apresentados os seus primeiros estatutos para discussão. Após a leitura e feitas algumas modificações, os mesmos foram aprovados pelos presentes. De imediato foi eleita a primeira diretoria, sendo aclamado presidente o senhor Arthur Mergener. A data oficial de instalação do Círculo ficou acertada entre os fundadores para o dia 15 de agosto de 1920⁶⁷⁴.

De acordo com o Relatório de 1946 da Federação de Círculos Operários do Rio Grande do Sul (1947, p.13), a centralidade da cidade de Santa Maria no Estado e sua condição de polo ferroviário levou a criação do Círculo em 1920, que seria inicialmente uma “Associação Operária”, incentivada então pelo Bispo Diocesano Dom Ático Eusébio da Rocha. Em 1934, teria surgido a segunda versão dessa entidade, naquele momento sob a orientação do padre Leopoldo Brentano, que se deslocou até à cidade para *refundar* o Círculo sob a orientação do Bispo Dom Antônio Reis [**grifo meu**].

Tendo por fins prestar aos seus associados “todo o gênero de benefícios e defesa”, do tipo “cultural, moral, intelectual, social e física (...)”, “proteção social (...)”, “auxílio jurídico, médico, farmacêutico, dentário e material (...)”, etc., o Círculo Operário de Santa Maria orientava-se pelas encíclicas *Rerum Novarum*, de Leão XIII, e *Quadragesimo Anno*, de Pio XI. Da mesma forma, repudiava a luta sistemática e violenta de classes, e sua fórmula de ação era baseada na “fórmula de Toniolo”: *O Trabalho cada vez mais dominante, a Natureza cada vez mais dominada, o Capital cada vez mais proporcionado*⁶⁷⁵.

Aos sócios era exigido o respeito à propriedade, família, religião e à moral, sendo-lhes facilitado o “cumprimento das obrigações religiosas, bem como lhes proporcionará ocasiões e meios para o seu aperfeiçoamento espiritual”. Para isso, deveriam ser assíduos ao trabalho, ordeiros, sóbrios, e, além disso, praticar atitudes de economia e moral familiar e social⁶⁷⁶. Como coloca Thomas Bruneau ao analisar o catolicismo brasileiro, “(...) detentora das grandes massas da população, falando do Brasil como país católico, e administrando os sacramentos periodicamente” a Igreja Católica tinha como

⁶⁷⁴O autor Silva Jr. (2002, p. 202-203) faz menção a João Batista Marçal (1985, p. 57) e a informação de que existiria uma entidade em Santa Maria no ano de 1915, a qual teria sido uma vertente dos futuros círculos operários. Então, em “1921” teria sido criado o primeiro círculo na cidade, data que não condiz com o acontecido.

⁶⁷⁵Segundo os Estatutos do Círculo Operário de Santa Maria (1946, p. 1-3). Tal fórmula ao que parece decorre do estudo de Jose Toniolo, como seja, “Orientaciones y Conceptos Sociales al Comiezar el Siglo XX” (Valência: Imp. Jose Ortega, 1907). Sobre o assunto ver também Malatian (1990, p. 19-20).

⁶⁷⁶FEDERAÇÃO DOS CÍRCULOS OPERÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1946**, Porto Alegre, 20 jul. 1947, p. 5-6.

foco principal de suas atenções a “classe média”, especialmente tratando dos grupos emergentes⁶⁷⁷. Nesse sentido, os ferroviários gaúchos foram profundamente influenciados pelas doutrinas desses círculos.

No ano de 1948, o “Círculo Operário de Santa Maria”, conforme palavras do seu presidente, Agostinho Marta, “(...) é entidade de classe, beneficente, recreativa e de orientação social, que congrega operários de ambos os sexos”⁶⁷⁸. Localizado em prédio situado nas esquinas das Ruas “André Marques” e “Silva Jardim”⁶⁷⁹, entre as atividades oferecidas pela entidade estavam aulas de corte e costura, bordado, tricô e datilografia, bem como serviços assistenciais de um consultório odontológico, um ambulatório médico e também difundidas as práticas de escotismo.

Voltado para o atendimento do operariado, que incluía majoritariamente as famílias de ferroviários e comerciários, “desenvolve educação social, orientando-os na conquista do direito dentro de princípios sadios, sensatos e moderados”, com uma “prestação de relevantes serviços à coletividade e contribuindo para um Brasil melhor, dentro dos princípios de justiça social e fraternidade cristã”⁶⁸⁰. Em relação a tais propósitos, Malatian (1990, p.24) coloca que a difusão dos círculos visava barrar o avanço socialista e comunista. Assegurando, então, a validade dos princípios liberais, como foi o da propriedade privada e da intervenção estatal para o controle da “questão social”. Suas práticas contemplavam um trabalho assistencialista que serviria para a “domesticação do movimento operário no leito da conformidade com o sistema, acentuada a tônica da harmonia entre as classes”⁶⁸¹.

Esse tipo de assistencialismo acontecia como complemento aos serviços públicos bastante precários nas três esferas governamentais, numa fase de grandes embates ideológicos que particularmente na cidade de Santa Maria eram bastante contundentes, como poderemos perceber no capítulo seguinte. Da mesma forma, a “orientação social” coordenada pelo assessor eclesiástico fazia do círculo um canal de acesso à família do trabalhador⁶⁸².

⁶⁷⁷Citado e complementado analiticamente por Malatian (1990, p. 21-22).

⁶⁷⁸A diretoria do “Círculo” era eleita para mandatos de triênios, sendo constituída por elementos da comunidade, supervisionados por um “Assistente Eclesiástico”.

⁶⁷⁹Distante apenas três quadras do parque ferroviário.

⁶⁸⁰CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Senhor Agostinho Martha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 jul. 1948.

⁶⁸¹ Ver também documentação a esse respeito em Petersen e Lucas (1992).

⁶⁸²Sobre isso ver Petersen e Lucas (1992, p. 457-473).

Já em relação ao “Círculo Operário Ferroviário do Rio Grande do Sul”, somente conseguimos algumas pistas do seu funcionamento⁶⁸³. A entidade teria por sede central a cidade de Porto Alegre. Já em Santa Maria estava localizado no Bairro Itararé, na Rua “Agne”, e, conforme depoimentos de ferroviários, sua primeira sede foi num pavilhão de madeira localizado na parte alta da rua. Depois, possivelmente quando concluída a reconstrução da Igreja de “Nossa Senhora de Santa Catarina” no ano de 1958⁶⁸⁴, foi mudado para um novo prédio de alvenaria na parte baixa da rua, quase em frente da lateral dessa igreja, muito frequentada por famílias de ferroviários⁶⁸⁵ e local de grande trânsito de trabalhadores.

Consta que esse círculo possuía milhares de associados no Rio Grande do Sul, já que contava com sedes em vários municípios, em função do trabalho do Padre Cláudio Mascarello, inspetor da VFRGS junto às escolas da COOPFER. Conforme o relato do próprio Padre Mascarello, a meta em relação ao proletariado ferroviário era “mantê-los longe do comunismo e orienta-los no bom caminho; fundei já em 22 de setembro de 1937 o Círculo Operário Ferroviário, que se compõe agora de 14 Núcleos com mais de 6.000 sócios (...)”⁶⁸⁶. Em relação a tal preocupação, Andrés Thompson (1994) coloca que os Círculos Operários em função da sua relação com o catolicismo, constituíam parte da estratégia de ofensiva da Igreja Católica contra o comunismo, em que pese certas ressalvas da instituição em relação ao liberalismo.

Ainda conforme relato do Padre Mascarello, existiam para o atendimento dos sócios 8 gabinetes dentários nos núcleos de Diretor Pestana, Montenegro, Bagé, Santa Maria, Cruz Alta, Cacequi, Uruguaiana e Passo Fundo. Em Montenegro também funcionava uma sapataria, além de aulas de “Corte e Costura” nos demais núcleos⁶⁸⁷.

⁶⁸³Diehl (1990, p. 7-14), aponta que na própria historiografia do movimento operário há uma lacuna sobre esse assunto. Além de poucos trabalhos existentes, parece que o acesso à documentação também ainda é bastante problemático, devido as suas injunções ideológicas. A esse respeito, no caso de Santa Maria, encontramos também o CÍRCULO POLICIAL “21 DE ABRIL” com sede na delegacia de polícia, que além de comemorar o “dia da polícia” em 21 de abril, certamente tratava de assuntos assistenciais. Porém, a única documentação obtida foi um ofício remetido à Câmara de Vereadores local em 16 de abril de 1954 (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Senhor Protásio Cardoso de Lima. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 abr. 1954).

⁶⁸⁴ Paróquia fundada em 1934.

⁶⁸⁵ Desde 1916 já existia a “Capela de Santa Catarina” nesse local.

⁶⁸⁶ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1951**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1952, p. 238). As posições anticomunistas e seu radicalismo moral geraram conflitos pessoais entre o religioso e muitos ferroviários. Conforme depoimento oral, o ferroviário Adão Ledesma de Melo presenciou nas proximidades do açougue da COOPFER uma briga do Padre Mascarello, na qual foi surrado a facção por um trabalhador da ferrovia.

⁶⁸⁷ Ibidem.

Como consta em COOPFER (Relatório de 1942, p. 20-21), os “Círculos Operários Ferroviários” também ajudavam as escolas ao longo das linhas com “caixas de pronto socorro” distribuídas anualmente com medicamentos de emergência. Em Santa Maria, pelos relatos orais dos ferroviários, o “círculo” sempre esteve mais voltado para ações recreativas e festivas do que para as assistenciais.

Na opinião do ferroviário aposentado Telmo Pereira Soares, o “Círculo Operário foi para o ferroviário uma das organizações muito importantes; o ferroviário dispunha de tratamento médico e odontológico, tudo à prestação, com desconto em folhas; quanto à Igreja, a Católica sempre teve liderança muito grande na orientação da família ferroviária ao longo da linha e na cidade (...)”⁶⁸⁸. Dentro da perspectiva que os ferroviários tinham de encaminhamento de solução para suas demandas sociais, o circulismo foi um aporte assistencial significativo, o que também serviu como instrumento das Igrejas e das classes mais conservadoras para refrear as iniciativas dos comunistas, bastante ativos naquele momento.

Como afirma Diehl (1990, p. 7), baseado em João Batista Marçal, em relação às atenções da Igreja frente ao comunismo, “essa postura fundamenta-se na projeção de que o circulismo foi o meio de políticos canalizarem seus interesses imediatistas para sufocar a atuação do movimento operário de esquerda mais consequente”. Conforme o autor, harmonia e passividade eram as grandes metas a serem alcançadas⁶⁸⁹. Afinal, pelo menos no meio ferroviário, eram tantas as alternativas de lazer e assistenciais que as atenções sobre as dificuldades da vida eram desviadas para atividades sociais mais prazerosas e resolutivas. Política era para ser feita pela “representação política” da “classe”, como afirmam os ferroviários aposentados Alexandre da Cruz e Telmo Pereira Soares.

Assim, enquanto os governos após 1945 não agiam para frear as possíveis ameaças de cooptação do proletariado pela esquerda militante, a Igreja Católica tomava as suas providências⁶⁹⁰. Esse foi o caso particular dos ferroviários, tanto no meio rural como nas cidades, como se deu com o trabalho eclesial junto às escolas “turmeiras”, círculos operários e associações cristãs de benemerência.

⁶⁸⁸Questionário respondido em 30 abr. 2003.

⁶⁸⁹Ibidem, p. 91.

⁶⁹⁰Cf. Diehl (1990, p. 18).

Portanto, as ações médicas da “Casa de Saúde” e dos Círculos Operários prestaram-se à assistência efetivas dos ferroviários e seus familiares. No caso do circulusmo, a abrangência dos serviços foi muito além do que as necessidades de saúde, e foram sem dúvidas muito eficientes em termos de trazer a atenção do trabalhador ferroviário para uma dimensão mais *familiar* e *contemplativa*. Quanto ao hospital da COOPFER, o reconhecimento público da sua importância é inegável, o qual foge a qualquer análise de ter sido meramente um instrumento de assistencialismo, pois até nos dias atuais presta relevantes serviços à comunidade mais carente **[grifo meu]**.

3.1.4 Diferenciais da Educação Elementar e Profissional

Na busca da construção do “homem novo”, adequado ao mundo urbano que se afirmava sobre o rural, do mundo do trabalho desenvolvido de acordo com os novos preceitos das técnicas fabris, seguindo os princípios da “escola nova” e da orientação católica, as ações de educação empreendidas pela Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul visaram oferecer aos seus associados as condições culturais para a reversão do “baixo nível de educação formal”, predominante entre famílias desses trabalhadores.

Da mesma forma, desejava proporcionar o instrumental necessário para a implantação de uma pedagogia que contemplasse os “ditames da era tecnológica”, conjugando ufanismo nacionalista com moralismo. Esses ditames exigiam trabalhadores profissionalmente mais capacitados e sadios. Para isso, depois de estruturada em seus serviços de armazéns e de farmácias, a partir da década de 1920 voltou-se a entidade para duas grandes preocupações consideradas pontuais pela sua diretoria e assembleia geral: educação e serviços médicos hospitalares.

De acordo com Zélia Lopes Silva (1999), na década de 1920 uma parcela significativa da intelectualidade brasileira estava preocupada com a construção de uma “identidade nacional” o que, por conseguinte, levou-os ao debate sobre o tema da “cultura”. Incluía-se nesse contexto a situação do homem brasileiro em que as velhas estruturas sociais, políticas e econômicas precisavam ser rompidas. Por isso, “a

idealização da nova *polis*”, adequada aos interesses da burguesia que despontava como classe a ser dominante no país.

Daí a necessidade de formar o “ideal do homem novo, higienizado e disciplinado para o trabalho que se distancia do seu arquétipo arcaico”, o mesmo que até então “ignora os preceitos e racionalidade científica, é rebelde e refratário às mudanças e pouco afeito à cooperação”⁶⁹¹.

Sendo dirigida por uma “elite ferroviária”, constituída por elementos com formação educacional sólida, inclusive entre eles muitos com títulos de ensino superior, a COOPFER se alertou para os problemas do quadro de funcionários das companhias férreas que atuavam no Rio Grande do Sul, considerados como ignorantes, ou pelo menos uma parcela expressiva destes demonstravam-se como tal⁶⁹². Desse modo, além das preocupações com as práticas assistenciais básicas, a entidade trabalhou também no sentido de dotar os trabalhadores ferroviários com educação formal.

Problema que afetava o rendimento no trabalho, mas também trazia em si a questão da participação desses trabalhadores nas lutas operárias, na época bastante incisiva. Um dos primeiros *laboratórios* que serviu para avaliar esse assunto aconteceu com a criação das escolas de alfabetização, destinadas aos trabalhadores das pedreiras no ano de 1931 [**grifo meu**]. Conforme COOPFER (Relatório de 1932, p. 33): “Nestas escolas foram alfabetizados até a presente data dezenas de homens que viviam nas trevas da ignorância, e hoje podem exercer as funções cívicas de cidadão brasileiro”. Tal situação de ignorância entre os ferroviários também foi constada por Máximo (1979, p. 12-13), em função de que muitos, ao viverem de forma isolada, não podiam desfrutar do benefício da educação, como acontecia com os que moravam nas cidades.

De imediato, também foram criadas as escolas de formação elementar para os filhos dos ferroviários, e a culminância se deu com o sucesso das escolas profissionalizantes, iniciativa pioneira dos anos 20, tão desejadas pelos positivistas gaúchos e circunstancialmente pelos mentores da “escola nova”, cuja ideia de “educação integral” estava ligada a uma conexão entre educação e desenvolvimento econômico⁶⁹³. Em relação a isso, no entendimento de Horowitz (1985, p. 23), considerando iniciativas análogas na Argentina nessa mesma época, as escolas cumpriam duas finalidades:

⁶⁹¹Segundo Silva (1999, p. 25). Sobre isso ver também Bomeny (1993, p. 34-35).

⁶⁹²Impressões a esse respeito estão apostas em vários Relatórios da COOPFER. Sobre a caracterização de “elite ferroviária” ver os trabalhos de Horowitz (1984 e 1985).

⁶⁹³Conforme Romanelli (1978, p. 145 e 147). Ver também Quadros (2002, p. 37-50).

“Uma era producir mejores trabajadores; la outra, la ilustración general. Lo primero tiene especial relevância; los ferroviários se adiestraban mutuamente para mejorar em su labor. Les interesaba progresar, pero también poseer mayores habilidades técnicas”.

Em COOPFER (Relatório de 1942, p. 6 - 7), podemos perceber a dimensão que a educação representou para a “classe ferroviária”, que certamente naquela época não encontraria outras formas de acesso ao ensino, senão pelas iniciativas implementadas pela Cooperativa através de um esforço coletivo⁶⁹⁴.

[...] O esforço realizado pela nobre classe ferroviária, através de sua Cooperativa durante quase três decênios, em prol da educação, representa o mais vigoroso esforço que jamais outras entidades conseguiram efetivar.

Foram alfabetizadas 21.760 crianças, não se computando as escolas turmeiras, que obedecem a outro plano de realização e mantidas por verba especial.

[...] Dão, entretanto, os ferroviários por bem compensados os seus sacrifícios, porque si não o fizessem teriam a desventura de deixar seus filhos incultos e sem maior utilidade na vida social.

[...] Inexistiam escolas públicas e o ensino particular era inacessível à bolsa do operário.

O dilema não permitia vacilações, ou deixar o filho em plena cegueira intelectual, aprendendo de oitiva conhecimentos rudimentares, destinado a marcar passo em qualquer posto de trabalho, porventura conquistado, após os mais ingentes esforços, ou então, empregar preferencialmente, as economias sociais em favor do ensino.

[...] Em sua generalidade, esta vigorosa classe de trabalhadores tem espírito altamente associativo, fazendo da cooperação, da assistência mútua, a sua grande força de coesão.

[...] E embora tudo isso fosse conseguido com o seu próprio sangue, porque trabalho é esforço, é partícula de vida que se desgasta, em troca de salário, consideraram sempre, como bem empregadas estas sagradas economias.

Como afirmam na atualidade os ferroviários aposentados, “(...) os pais e familiares sentiam-se orgulhosos em terem pessoas suas estudando em uma dessas escolas, pois elas representavam o máximo para que seus frequentadores tivessem um futuro promissor” e “(...) foram de grande importância para a classe; muitos alunos que estudaram nos (...) colégios galgaram projeção no cenário nacional”⁶⁹⁵.

⁶⁹⁴Num momento de profundo sentimento nacionalista, gerado pela propaganda estadonovista, e de patriotismo em decorrência da participação brasileira na guerra mundial, o *boom* dessas iniciativas visava igualmente atender a “obra de defesa nacional”.

⁶⁹⁵Respectivamente, Ovídio de Oliveira Marques (Questionário respondido em 17 Dez. 2003) e Aerthe Corsino dos Santos (Questionário respondido em 02 Jan. 2003), funcionários das Oficinas da VFRGS, da cidade de Santa Maria.

3.1.4.1 Diretrizes Gerais de Administração e Ensino

Quando iniciaram as atividades de ensino na COOPFER, conforme regia o artigo 81 dos estatutos aprovados em 1927, as escolas ficavam sob a responsabilidade do diretor comercial da cooperativa. Cada uma delas deveria organizar os seus regulamentos internos de funcionamento, desde que aprovados pela diretoria da entidade⁶⁹⁶.

No ano de 1944 já existia uma orientação geral denominada de “Regulamento e Programa das Escolas Primárias Ferroviárias”, composto de 12 capítulos que tratavam da organização administrativa dessas escolas. O “Programa” era correspondente ao adotado nos “grupos escolares” do Estado do Rio Grande do Sul, e serviam para orientar os professores quanto às matérias a serem ministradas, tendo por preocupação reforçar no estudante a “aptidão e capacidade para cumprir seus deveres morais, sociais, e cívicos” para serem úteis à pátria⁶⁹⁷.

Mais tarde, de acordo com organograma disposto em COOPFER (Relatório de 1940), as atividades de educação estavam ligadas à diretoria executiva da entidade, através do setor de “Assistência Social”, conforme regiam os estatutos reformados em 1932⁶⁹⁸. Seguindo o consubstanciado no estatuto, em 1936 foi constituído um “Departamento de Ensino e Educação”, que incluía as “escolas de artes e ofícios” (ensino intelectual nas escolas masculina e feminina e ensino profissional nas oficinas técnicas), “clube agrícola escolar” (ensino rural e agrícola) e a “Economia de Fretes” (verba de

⁶⁹⁶COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928, p. 22. Conforme Bomeny (1993, p. 28), a legislação brasileira em termos da educação nacional restringia-se ao mínimo de leis o que determinava às ações quase espontâneas nas esferas regionais de poder; por exemplo, em 1911 passou a vigir a “Reforma Rivadávia Correia” que instituiu o ensino livre no país e limitava a ação governamental federal em relação à educação; em 1915 a “Reforma Maximiliano” que revertia em parte a situação anterior, mas editada principalmente para controlar o ensino no país; em 1925 a “Lei Rocha Vaz” que instituiu o Departamento Nacional de Ensino, órgão que foi precursor do Ministério da Educação e Saúde Pública, somente criado em 1930.

⁶⁹⁷Idem. **Relatório de 1944**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1945, p.18-19.

⁶⁹⁸Conforme consta em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 75-97; **Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938, p. 4; **Relatório de 1939**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1940, p.3), para atender a vontade dos associados no sentido de alargar o atendimento social da Cooperativa, foram feitas mudanças nos estatutos da entidade. Porém, nesse ínterim, o governo federal promulgou uma lei naquele mesmo ano, cujo texto previa que para realizar qualquer reforma estatutária, as cooperativas deveriam se basear na nova norma, do que resultou um impasse. Após muitas tratativas, resolveram os diretores da COOPFER fazer valer os estatutos renovados, situação que perdurou até 1937 quando a Assembleia Geral aprovou a “reforma dos estatutos sociais” da entidade, referendados definitivamente em 18/12/1938. Depois reformados novamente em 03/12/1954.

alfabetização destinada ao ensino primário, aulas para adultos e bolsas nas escolas privadas).

Para os diretores da COOPFER o Departamento de Ensino era “a mais legítima afirmação de quanto é possível realizar essa força esplendente da solidariedade humana, o cooperativismo. [...] essa força predestinada a promover transformações as mais radicais na vida social e econômica de homens e povos. [...] Cada criança que se educa, é mais uma força moral que se aprimora; uma energia que se ativa e se torna dinâmica no movimento crescente da vida humana”⁶⁹⁹.

Se pelo lado comercial se destacou a figura do diretor Manoel Ribas, no gerenciamento da parte educacional da Cooperativa dos Ferroviários, que era adstrita àquela, seus irmãos Augusto e Domingos Ribas foram os nomes que por muitos anos coordenaram as atividades de fomento ao ensino nas diversas escolas criadas pela COOPFER. Nesse período, os principais destaques foram as Escolas de Ensino Elementar e as Profissionais, tendo como expoentes maiores as “Escolas Turmeiras”⁷⁰⁰, “Escolas Primárias Mistas” e “Escolas de Artes e Ofícios”.

O funcionamento das escolas seguia as normas regulamentares da Secretaria de Educação do Estado do Rio Grande do Sul, autarquia onde estavam inscritas. Para fiscalizar suas atividades o governo estadual nomeava padres católicos, geralmente da ordem dos jesuítas, que ficavam responsáveis pelo controle da documentação e processos de seleção nas escolas⁷⁰¹. Isso incluía a admissão de professores, relação da matrícula dos alunos de cada escola, relatórios de promoção e estatísticas anuais, além de toda a correspondência emitida ou recebida⁷⁰².

⁶⁹⁹Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1934**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935, p. 16).

⁷⁰⁰Inclusive, muitas destas funcionaram como “aulas de alfabetização”.

⁷⁰¹Conforme Malatian (1990, p. 18; 20) a “recatolização” incluía também a população rural, “através da visita de missionários para a desobriga pascal, os batizados, os casamentos e a pregação das missões”. Isso, especialmente porque em geral eram populações excluídas de parte do sistema escolar. Já segundo Bomeny (1993, p. 34), ao se referir às alternativas educacionais trazidas pela Escola Nova: “No Brasil a Igreja Católica desempenhou um papel crucial na desmontagem dessas iniciativas plurais. [...] A centralização política que recrudescer em 1935 inibiu de vez qualquer iniciativa mais independente. Aos movimentos educacionais de regiões, de educadores, de setores da sociedade sucedeu a grande retórica cívica (...)”.

⁷⁰²Segundo Máximo (1979, p. 26) os relatórios manuscritos e datilografados do irmão Estanislau José, então preposto do governo estadual, foram perdidos no incêndio que destruiu parte da Escola Hugo Taylor no ano de 1955. Mas, quanto ao material das escolas, pelo que pudemos apurar, quando estas deixaram de existir foram destinados para a 8ª Delegacia de Educação de Santa Maria (atualmente 8ª Coordenadoria de Educação), que segundo consta teria feito a remessa do mesmo para a Secretaria Estadual de Educação em Porto Alegre.

Entre esses inspetores destacaram-se os padres Huberto Rohden, João Evangelista Rick, Cláudio Mascarello e Estanislau José. Essa fiscalização aconteceu em função do acordo estabelecido entre a Cooperativa dos Ferroviários e o governo do Rio Grande do Sul, que visou propiciar oportunidades de educação às populações do interior residentes ao longo das linhas férreas, que praticamente não possuíam outras possibilidades de ensino⁷⁰³. A escolha de religiosos para esse fim deveu-se também a quase inexistência de estrutura de apoio pedagógico governamental, já que estes eram considerados elementos preparados pela formação recebida nos seminários.

A manutenção das escolas de alfabetização se dava com verbas provenientes de parte dos descontos efetuados pelos ferroviários à Caixa de Aposentadorias e Pensões do Rio Grande do Sul e da “Economia de Fretes”, uma concessão da VFRGS para os serviços prestados pela Cooperativa aos seus funcionários. Inicialmente, a COOPFER desfrutava de um desconto de 50% do valor dos fretes, montante que aplicava no pagamento do professorado, compra de materiais didáticos e uniformes dos alunos⁷⁰⁴.

Isso foi possível graças a uma concessão ministerial, conforme o Aviso Nº. 68, de 17 de março de 1931. Mas por insistência da sua direção, alegando os elevados custos das dezenas de escolas, a Viação Férrea aumentou o desconto para 75% sobre as mercadorias transportadas de propriedade da COOPFER⁷⁰⁵. Segundo COOPFER (Relatório 1931, p. 7):

Pelo nosso Diretor Comercial Sr. Manoel Ribas foi feita longa exposição de suas démarches junto ao Ministério da Viação e Obras Públicas, no sentido da concessão de frete gratuito de mercadorias expedidas aos ferroviários domiciliados ao longo das vias férreas, a exemplo de outras estradas de ferro do país, devendo a economia assim verificada ser aplicada na alfabetização dos ferroviários, criando-se núcleos escolares em pontos de maior população ferroviária, sendo sua missão coroada de melhor êxito.

⁷⁰³Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 64; **Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938, p. 13 e 22).

⁷⁰⁴Até mesmo colchões, travesseiros, cobertores e roupas de uso diário eram distribuídas aos mais carentes (Cf. COOPFER, **Relatório de 1943**, p. 18-19).

⁷⁰⁵Idem. **Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938, p. 22; **Relatório de 1938**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1939, p. 6; **Relatório de 1941**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1942, p. 5. Em conformidade com o artigo 2º, § 2º, letras A e B, do Decreto Nº. 20.465, de 1º de outubro de 1931.

Nas escolas mantidas nos maiores núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul somente os sócios da COOPFER, suas esposas, filhos e tutelados podiam estudar. O acesso dependia da apresentação de atestados de boa saúde e de vacinação, bem como certidões de nascimento, casamento ou de tutoria, conforme exigisse o caso. Em localidades onde não existiam escolas da Cooperativa, inicialmente, seus associados ou dependentes eram matriculados junto aos colégios dos irmãos Maristas, o que no decorrer do tempo foi ampliado para uma série de outros estabelecimentos confessionais particulares. Quando podiam, os familiares mandavam os filhos para os exames de admissão nas escolas profissionais⁷⁰⁶.

Entre os inspetores anteriormente referidos merece ser destacado o irmão marista Estanislau José, pelo trabalho social que realizou entre os ferroviários gaúchos⁷⁰⁷. Após atuar nessa função, o religioso passou a exercer a chefia do “Departamento de Ensino e Educação” da Cooperativa no ano de 1937. Nessas duas atividades dedicou 37 anos de sua vida à missão educativa das famílias ferroviárias. No transcorrer de seu trabalho ficou conhecido na memória popular como o “padre das cabras”⁷⁰⁸, considerada a importância da sua obra de geração de renda, alimentação, saúde e educação entre as famílias do interior do Rio Grande do Sul.

⁷⁰⁶Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Estatutos de 1927**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928. Artigos 81, 82 e 83, p. 14).

⁷⁰⁷Como aponta Andrés Thompson (1994), o ressurgimento do catolicismo social teve como instituição preponderante a Sociedade São Vicente de Paulo (e aporte das Irmãs de Caridade e Círculos Obreros) e como ideólogo Félix Frias. Conforme o autor, “La acción religiosa caritativa se presentaba ante sus ojos [Frias] como instrumento principal para combatir los errores del *racionalismo revolucionario y del materialismo socialista*” (E, de modo especial, a preocupação com decadência moral das classes laboriosas. Por isso o incentivo às visitas semanais aos pobres, com a concessão de socorros materiais; incentivo às leituras religiosas, realização de batismos e de matrimônios, etc.).

⁷⁰⁸Ao longo das linhas incentivava as famílias de ferroviários a criar cabras, para poderem dispor de carne e leite.



Figura 15 - Irmão Estanislau (In: Máximo,1979, p. 31).

Cabe lembrar que a Congregação dos Irmãos Maristas foi fundada na França em 1817, e tinha por filosofia “atuar dentro dos padrões cristãos de ética e solidariedade” e “trabalhar com estratégias de curto, médio e longo prazo”. Visavam com isso o fortalecimento da instituição, sempre seguindo os ensinamentos do fundador Marcelino Champagnat, “tendo Maria, a Boa Mãe, como modelo de educadora e intercessora junto a Jesus”⁷⁰⁹.

Da seriedade do religioso Estanislau José, com suas orientações de ordem pedagógica e a fiscalização do funcionamento das “escolas turmeiras”, resultou o sucesso das realizações de ensino propiciado pela COOPFER aos seus associados mais humildes. Suas visitas constantes às escolas da Cooperativa ao longo de cada ano também renderam ao clérigo o reconhecimento como o “apóstolo dos ferroviários”⁷¹⁰.

⁷⁰⁹Conforme o aposto no site <www.marista.org.br>. Capturado em 1º/09/2004.

⁷¹⁰Na sua peregrinação ao longo das linhas férreas de todo o Estado, primeiramente viajava com passe livre nos trens. Muitas vezes, na falta destes, ia sobre os trilhos de uma estação para outra a pé. Para ter mais agilidade, conseguiu nas oficinas da VFRGS de Santa Maria a montagem de um “motociclo” sobre um trole, e depois um carro-motor especialmente fabricado para lhe possibilitar algum conforto. O carro possuía cozinha, dormitório e toalete. Pela dimensão do veículo a VFRGS disponibilizou ao religioso um motorista, que lhe acompanhava em seus trabalhos.

Nas escolas, além de verificar os apontamentos dos professores, examinava também os cadernos dos alunos⁷¹¹. Muitas vezes perquiria oralmente o alunado sobre conhecimentos gerais. Da mesma forma, conferia a limpeza das salas e das latrinas, serviço que era realizado pelos próprios alunos.

Como atuava também na comunidade local, sempre era acolhido em alguma residência para fazer suas refeições, ou mesmo para dormir quando fosse necessário. Assim, aproveitava esses momentos, geralmente na parte da noite, para realizar batizados e palestras para os adultos⁷¹². Por ter que percorrer tantas estradas, irmão Estanislau José criou uma sistemática de “cartas-circulares” pela facilidade dos muitos trens diários que atravessavam o Rio Grande do Sul. Nesse material constavam as diretrizes gerais de administração e de pedagogia a serem seguidas pelos professores. Estes, da mesma forma, quando tinham um problema pendente recorriam a memorandos e logo recebiam resposta⁷¹³.

A orientação predominante nessas escolas distribuídas ao longo das linhas, que funcionavam de 1ª a 4ª série, foi sempre a formação humanista da clientela. Isso acontecia através da propagação de valores cristãos e da boa moral, como se percebe no rol de matérias ministradas e na orientação recebida pelos professores. Os currículos traziam como preocupação central o aprendizado das ciências, e de modo específico os conhecimentos de moral, história pátria e religião.

Os programas de cada matéria seguiam os adotados nas escolas complementares de Santa Maria⁷¹⁴. Segundo o ferroviário aposentado Adão Tavares Flôres, “(...) a Igreja Católica através dos irmãos maristas foi muito importante para a organização dos currículos escolares”. Disso se deduz que a seleção dos conteúdos acontecia a juízo do Irmão Estanislau, e eram apropriados aos procedimentos pedagógicos determinados pelo clérigo.

⁷¹¹Sobre isso, ver o depoimento da professora aposentada Maria Jurandir Pinto (In: **Memória Cidadã: Vila Belga**, 2002, p. 140-141).

⁷¹²Era um doutrinador da religião católica, e aproveitava para fazer esclarecimentos sobre higiene, economia doméstica, e principalmente fazer pregações moralistas.

⁷¹³Cf. Máximo (1979, p. 26). O autor calcula que eram em média 15.000 cartas anuais encaminhadas pela equipe de trabalho do irmão Estanislau José.

⁷¹⁴Ibidem, p. 13-14.

3.1.4.2 A Disseminação de Escolas de Ensino Elementar

A educação elementar propiciava aulas de alfabetização para adultos e de formação básica para crianças com idade até 14 anos. Como era de conhecimento público entre os ferroviários, que havia no seio da categoria uma imensa lacuna a ser preenchida em termos de formação educacional, a COOPFER resolveu atacar os problemas em duas frentes. A primeira foi criando nas maiores cidades núcleos de ferroviários as “Aulas de Alfabetização”⁷¹⁵ destinadas aos adultos e as de educação básica para crianças, denominadas de “Primárias Mistas”. Como complemento de estudos, a todos era oferecido a oportunidade de sequência de formação nas escolas profissionais. A segunda frente, essa uma empreitada bem mais difícil em função das distâncias, foi o atendimento das famílias ferroviárias que habitavam nos trajetos das linhas, também voltadas para a alfabetização e formação básica através das “Escolas Turmeiras”. Assim, além da possibilidade da alfabetização poderiam os ferroviários e seus familiares seguir seus estudos no ensino complementar.



Figura 16 - Escola de Adultos na pedreira de Santo Amaro, na linha Santa Maria - Porto Alegre (COOPFER, Relatório de 1933).

⁷¹⁵As “aulas” começaram a funcionar a partir de 1931 graças ao Aviso N.º 68, de 17 de março, do Ministro da Viação, com recursos provenientes da “Economia de Fretes”. Há registro que entre esse ano e 1937 funcionaram pelo menos 19 aulas destinadas a adultos (Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1933**, Livraria do Globo, 1934, p. 28).



Figura 17 - Escola Mista da Estação de Taquara (COOPFER, Relatório de 1933).

Nas cidades, como já haviam serviços de educação prestados pelo poder público municipal e estadual, a prioridade foi o atendimento de localidades próximas às linhas férreas que não dispusessem de escolas. Por isso, seu número foi bastante reduzido se comparadas as do interior.

Como forma de apoio à estrutura assistencial de educação, aproveitando o tamanho das áreas físicas das escolas urbanas, nos seus limites eram estabelecidos espaços de reprodução de animais e plantio de hortas comunitárias.

3.1.4.2.1 Escolas Turmeiras: Mistas e de Alfabetização

Para se adequar aos recursos disponíveis, as escolas menores funcionavam geralmente contando com um professor, que reunia o alunado em uma ou duas salas.

Espaço que servia para o desenvolvimento das aulas, com os respectivos conteúdos de cada currículo das séries, mesmo sendo ministrado por apenas um educador.

No trajeto das linhas, as escolas “turmeiras” eram geralmente de funcionamento temporário, porque dependiam da fixação do pessoal das “turmas” de manutenção em pequenos núcleos juntos à via permanente. Segundo VFRGS (Relatório de 1937, p. 573): “Em 1937, junto às turmas de conservação da linha, foram criadas diversas escolas ‘Turmeiras’, as quais são atendidas por pessoas idôneas, com conhecimentos necessários à alfabetização; para essas escolas o Departamento de Ensino e Educação da Cooperativa escolhe de preferência as ex-alunas da escola feminina de Artes e Ofícios que desempenham a nobre missão de educadoras, por módica mensalidade”⁷¹⁶.

Normalmente construídas próximas à estação férrea da localidade, recebiam como denominação o próprio nome do lugar ou, após 1940, nomes de santos católicos, personalidades ou acontecimentos da história brasileira⁷¹⁷. Como observou Máximo (1979, p. 20-21):

Localizava-se num pequeno povoado formado por oito a dez famílias dos operários que trabalhavam na conservação e manutenção das linhas férreas.

[...] O prédio da escola era de madeira, com janelas envidraçadas. Constava de uma ou duas salas de aula. Um pouco retiradas, no fundo do pátio de recreio, estavam as sanitárias, também de madeira, de tipo comum das regiões rurais. O mobiliário escolar era formado de carteiras ou classes para os alunos, a mesa da professora, um armário para material didático e um bom quadro-negro. Tudo era feito pela seção de Via Permanente da Viação Férrea. Um bom terreno circundava a escola e era fechado com tela de arame para evitar a entrada de animais domésticos (...).

A maioria delas funcionava de forma mista, recebendo meninos e meninas durante o dia para aulas de formação do ensino elementar⁷¹⁸, e à noite serviam como escolas de alfabetização para adultos⁷¹⁹. Mesmo em Santa Maria, devido à falta de escolas para atender a população na periferia, funcionaram duas escolas com esse perfil. Segundo COOPFER (Relatório de 1932, p. 30): “(...) onde o número de menores, filhos de ferroviários, é enorme”. Assim, uma foi criada no “Km 3”, na linha de Porto Alegre,

⁷¹⁶Remuneração equivalente a um salário mínimo.

⁷¹⁷Como exemplos: Ramiz Galvão (“Nossa Senhora Aparecida”), Cacequi (“Fernão Dias”), Passo Fundo (“Guararapes”), Carazinho (“Olavo Bilac”), Gramado (“Rio Branco”), São Borja (“Caramuru”), etc. Sobre isso ver Anexo “J”, que demonstra bem a distribuição espacial de tais escolas ao longo das linhas férreas no Rio Grande do Sul.

⁷¹⁸Equivalente ao atual ensino fundamental, mas apenas da 1ª a 4ª série.

⁷¹⁹Para o funcionamento de cada escola a COOPFER considerava um mínimo de 15 alunos.

próxima às oficinas da VFRGS, e outra na zona noroeste da cidade, local em que funcionou uma chácara da Cooperativa, e que depois recebeu o nome de “Escola Rui Barbosa”⁷²⁰.

Com a possibilidade de contar com maior soma de recursos, a COOPFER iniciou em 1937 uma “Campanha de Alfabetização” para aumentar o número de pessoas atendidas. Conforme COOPFER (Relatório de 1939, p. 13), essa iniciativa seguia o “esforço cívico” protagonizado pelo Estado Novo. Orientados pelas palavras do presidente Getúlio Vargas de que “todo o nosso esforço tem de ser dirigido no sentido de educar a mocidade e prepará-la para o futuro”, a meta era atender naquele momento núcleos com 6 ou 7 habitações, nos locais mais ermos.

Assim, em 1939 funcionavam no Rio Grande do Sul 60 escolas “turmeiras” com matrículas de 2.131 alunos, e o plano era abrir mais 40 escolas para atingir todo o Estado⁷²¹. Ainda, imbuída desse esforço justificado pelo Presidente Vargas, a Cooperativa abriu as portas de suas escolas “turmeiras” para não ferroviários. Como aduziu sua diretoria, isso ocorreu naquele momento “por espírito de justiça, humanidade e patriotismo”. Portanto, acabaram sendo aceitos filhos de particulares, pois havia falta de escolas estaduais ou municipais para atenderem tal clientela⁷²².

De acordo com a interpretação de Lenharo (1986, p. 20-22), em sua análise sobre “pátria e família”, temos nessa atitude um esforço concentrado de forças e uma meta modernizadora em que o Estado através de parcerias voltava-se para equacionar a questão social da nação, procurando antecipar-se às possibilidades da luta de classes a partir de uma colaboração entre as diferentes classes⁷²³. Situação que também demonstrava o desinteresse dos governos, até então, em disponibilizar aos segmentos proletários escolas suficientes para o atendimento da demanda sempre crescente.

Nesse sentido, aproveitando o imenso espaço deixado a descoberto pelo Estado, e desejando fortalecer o trabalho apostólico ao longo das linhas, em 1949 foi criada a “Sociedade Anchieta” com sede em Santa Maria. A finalidade da “sociedade” era a de “prestar assistência social e moral aos operários e, de modo especial, aos ferroviários da rede gaúcha”. Segundo os estatutos, “dar-lhes orientação cristã”, especialmente entre

⁷²⁰Localizada numa área urbana contígua à “linha da fronteira”.

⁷²¹Ibidem. Nesse ano de 1939, também como parte da verba da “Economia de Fretes”, a COOPFER manteve 1000 alunos em estabelecimentos particulares no Rio Grande do Sul.

⁷²²Ibidem.

⁷²³Sobre esse assunto ver também Silva (1999, p. 27-29).

os trabalhadores de linha e seus filhos que estudavam nas escolas “turmeiras”⁷²⁴. Como aduz Dias (1996, p. 25), ao comentar as formas de propaganda doutrinária da Igreja Católica: “(...) podemos identificar tanto estratégias de ação para exercer influência sobre as elites – a ‘ação pelo alto’ -, quanto outras com finalidade de colocar sob o seu controle as massas – a ‘ação pela base’ – e transformá-las em forças a seu favor”.

3.1.4.2.2 As Campanhas de Alimentação⁷²⁵ e os Clubes Agrícolas

Nessa fase de profundo nacionalismo e patriotismo, além das obras de alfabetização, de crianças e adultos, a COOPFER, por intermédio do irmão Estanislau José e sua equipe de trabalho, empreendeu as campanhas do “Pró-Leite” e “Pró-Alimentação Racional”, passando a distribuir às crianças na metade da manhã um copo de leite quente e um pãozinho com mel⁷²⁶.

Para isso, foi constituída na COOPFER uma “Caixa Escolar de Alimentação” como propósito de auxiliar essa iniciativa. A “caixa” era um fundo composto de contribuições dos associados da Cooperativa sobre o montante de 10% da verba de “Economia de Fretes”. Além do leite, arcava com os custos da distribuição das frutas, pães e mel da merenda escolar e incrementava a formação de jardins, hortas, e pomares, que deram origem aos “Clubes Agrícolas Escolares”⁷²⁷.

De acordo com COOPFER (Relatório de 1944, p. 18), a intenção desses clubes era proporcionar à juventude uma educação eficiente, tendo “como finalidade (...) ministrar ensinamentos metódicos que resultarão em persuasão de que o trabalho agrícola é nobre e indispensável à felicidade e bem-estar das famílias, na formação de homens fortes, sadios, capazes, enfim úteis no meio social em que vivem”. A lógica para essa preocupação nos apresenta Lenharo (1986, p. 79):

⁷²⁴SOCIEDADE ANCHIETA. **Estatutos**. Santa Maria, 1949. Conforme os Artigos 1º (alíneas “a”, “b”, “c”, “d”) e 11º.

⁷²⁵A denominação completa dada pela COOPFER era “Campanha de Alimentação e Saúde da Família Ferroviária”.

⁷²⁶Parece estar nessa iniciativa a gênese da atual prática da “merenda escolar”, geralmente uma ração balanceada fornecida pelas escolas públicas.

⁷²⁷Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1940**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1941, p. 18-19).

Persegue-se obstinadamente não somente a configuração de um tipo físico único para o brasileiro; ambiciona-se também a definição de um só perfil racial, a ponto de ser estabelecida uma relação simples entre raça e Nação constituída. A importância do trato do corpo é crucial para uma sociedade que se vê somatizada; a saúde, a força do corpo é a sua saúde e sua força estimada. A projeção mesma de uma parte física e equilibrada com a espiritual dimensiona um conjunto social equilibrado, no qual as tensões e conflitos ficam fora de lugar pela natureza singular de sua constituição. Afinal, um projeto articulado de corporativização avança nos anos 30 e a imagem do corpo humano impunha-se como necessariamente positiva e acabada para o conjunto da sociedade.

Nesse sentido, o mesmo valeria para as preocupações com a saúde dos alunos, como acontecia especialmente nas escolas profissionais, que na verdade constituíam um “grupo de elite” no meio ferroviário, por formarem trabalhadores especializados⁷²⁸. O que de maneira alguma significava que eram de famílias abonadas ou influentes na sociedade. Mesmo assim, em que pese campanhas feitas pela VFRGS ou pela Cooperativa, estas não conseguiam atingir todo o coletivo dos trabalhadores ferroviários e suas famílias.

Por isso, era persistente a preocupação com a sanidade do corpo, do cidadão apto ao trabalho e útil para a sociedade, como se demonstra no extrato que segue: “A esse respeito devemos assinalar que, mesmo com ambientes muito salubres e com os exercícios físicos ao ar livre das diversas escolas da Cooperativa, será muito difícil levantar o nível de desenvolvimento físico dos alunos, si, pelas dificuldades econômicas dos pais, regular percentagem dos mesmos não recebe no lar uma alimentação suficiente e adequada”⁷²⁹.

Pelo que se percebe nos relatos de Moscoso (1940, p. 84-85)⁷³⁰, especialmente sobre a alimentação inadequada do trabalhador, e certamente de seus familiares, essa

⁷²⁸Para se ter uma ideia das condições gerais dessa clientela ver COOPFER (**Relatório de 1939**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1940, p. 14). Por exemplo, entre as passagens do texto temos: “Com referências às moléstias agudas, foi constatado um número regular de gripe bronquial de caráter benigno e algumas complicações pneumônicas atendidas com êxito; diversos casos de moléstias do aparelho digestivo de breve duração; poucos casos de sarampo e anginas comuns e reduzido número de apendicite aguda (...)”.

⁷²⁹Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1939**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1940, p. 14).

⁷³⁰“O trabalhador come pouco e mal – feijão – farinha – carne seca -, não tem energia, não pode produzir, não tem resistência. Torna-se doente, transforma-se em peso morto para o Estado. A indolência e a falta de aptidão para o trabalho não têm como causa o clima, mas sim a alimentação inadequada e insuficiente, que não dá vigor para o labor nem defesa para a doença. A alimentação do trabalhador tem geralmente um número reduzido de calorias necessárias à penosa tarefa quotidiana (...). [...] O trabalhador não usa legumes, não se utiliza de frutas, não toma leite e não come ovos, embora possa encontra-los ao alcance, sem grande esforço, oferecidos pela uberdade do solo nacional a troco de um diminuto trabalho (...). É o lastimável contraste entre a pujança da terra e o depauperamento orgânico do homem, conduzindo ao

situação que também reinou no meio ferroviário antes de 1930 começou a se dissipar com a fartura e variedade da produção agropecuária, afora suas preocupações cívicas que também prevaleceram com a orientação pedagógica implementada pelo irmão Estanislau José.

Para se ter uma ideia da produção alcançada por esses “clubes agrícolas”, em COOPFER (Relatório de 1941, p. 16) consta o relato que a “Caixa Escolar de Alimentação” distribuiu no ano de 1941 onze mil mudas de amoreiras para a produção do bicho-da-seda⁷³¹; oitenta mil mudas de aipim, batata-doce e cana-de-açúcar; mil e duzentas mudas de laranjeira; centenas de mudas de bananeira e centenas de pacotes de sementes de hortaliças, remessa que foi mantida nos anos seguintes. Também houve o incremento da criação de cabras leiteiras entre as famílias pobres.

Como resultados desses esforços, em tonelagem se podem verificar alguns exemplos como os que constam na tabela que segue⁷³².

Tabela 2

Produção dos Clubes Agrícolas da COOPFER

	1946	1948	1950
Feijão	44,3 t	39,5 t	25 t
Arroz	14,6 t	18,5 t	59 t
Trigo	7,4 t	41 t	26 t
Milho	471,8 t	256 t	207 t
Amendoim	9,5 t	6 t	4 t
Lentilha e Ervilha	0,8 t	0,5 t	nd
Batata Inglesa	22,3 t	17,5 t	14 t
Aipim	232, t	1.082 t	721 t

Fonte: COOPFER (Relatórios de 1946, p. 9; 1948, p. 13; 1950, p. 17).

enfraquecimento da raça, resultantes da ignorância, da falta de educação e do descaso público na orientação de uma política alimentar para a solução do problema”.

⁷³¹Acreditava o irmão Estanislau José que a produção seria absorvida pela indústria têxtil, especialmente da região serrana do Rio Grande do Sul, como o demonstrado à época por empresários de sericultura de Bento Gonçalves. Ver também em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1946**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1947, p. 9).

⁷³²Dados obtidos em COOPFER (**Relatório de 1946**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1947, p. 9). Estes e outros produtos, especialmente frutas, abóboras e morangas, equivaliam em valores da época a setecentos mil cruzeiros (Cr\$ 700.000,00).

Tal foi a quantidade de iniciativas para prover as comunidades do interior com equipamentos, animais e sementes, que em muitas ocasiões os recursos se tornavam insuficientes. Por isso, periodicamente o irmão Estanislau José recorria às instâncias de governo. Em Santa Maria, na correspondência da Câmara de Vereadores são muitos os ofícios solicitando verbas do orçamento municipal para as suas obras de benemerência. Assim também fazia junto à direção da VFRGS, na Assembleia Legislativa e nas Secretarias do governo estadual. Com isso adquiriu seu terceiro codinome, o de “Padre Pedinchão”⁷³³.

Pelos dados e fotografias contidas nos relatórios da COOPFER é possível aquilatarmos a abrangência dessas iniciativas. Tudo isso em função dos objetivos a serem alcançados: “É nosso propósito não esmorecer e nem descansar enquanto não atingirmos o nosso mais humanitário objetivo, que é distribuir saúde e maior bem-estar ao ferroviário, pelo estabelecimento extensivo e intensivo, em toda a ampla rede da Viação Férrea, de hortas, jardins, pomares, galinheiros, chiqueiros e criação de cabras leiteiras, além da distribuição da merenda necessária e útil, diária, em todas as nossas escolas”⁷³⁴.

Através do Clube Agrícola Escolar da Cooperativa localizado na cidade de Santa Maria, era feita a criação de matrizes para a reprodução de cabras leiteiras (“vaca do pobre”) ⁷³⁵, as quais eram distribuídas por todo o Rio Grande do Sul⁷³⁶. Da mesma forma, acontecia com exemplares de gado vacum de raça, que também passaram a ser vendidas a preços módicos aos pais dos alunos, facilitando-lhes a Cooperativa o pagamento.

⁷³³Como exemplo, temos um resumo de uma de suas correspondências enviada à Câmara de Vereadores de Santa Maria: “O Departamento de Ensino e Educação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Ltda. mantém ao longo da linha férrea do Estado, nos pontos mais afastados, 98 escolas elementares, com matrícula superior a 3.700 alunos. [...] Como iniciativa social, a ‘Campanha de Alimentação e Saúde’ visa a solução harmoniosa da questão social, porquanto o problema da boa alimentação e saúde está hoje colocado em foco como um dos princípios mais necessários à integral recuperação do homem para o trabalho útil à si e à sociedade (...) melhorando, por conseguinte, os fundamentos da civilização e do progresso moral e material do município”. Solicitação de auxílio de trinta mil cruzeiros (Cr\$ 30.000,00) (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Irmão Estanislau - CAMPANHA DE ALIMENTAÇÃO E SAÚDE DA FAMÍLIA FERROVIÁRIA – INICIATIVA DO IRMÃO ESTANISLAU, **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 04 ago. 1948).

⁷³⁴Ibidem.

⁷³⁵No intuito de obtenção de recursos para a “Caixa Escolar”, o excedente de produção de leite do Clube Agrícola de Santa Maria era vendido pelo preço corrente para a “Casa de Saúde”, Escolas de Artes e Ofícios e Carros Restaurantes da VFRGS.

⁷³⁶Havia outros 15 “centros de criação de cabras”, localizados em Vasconcelos Jardim, Montenegro, Ramiz Galvão, Cacequi, Brete de Bagé, Saibro, Bazílio, Tigre, Uruguaiana, Horto Florestal de Itaqui, Tupanciretã, Cruz Alta, Pedreira Passo Fundo, São Luiz Gonzaga e Junção (Cf. COOPFER, **Relatório de 1943**, p. 18). Esses centros alcançaram o número de 20 até o ano de 1947(Cf. COOPFER, **Relatório de 1947**, p. 10).

Noutras propriedades da COOPFER, também adquiridas para esse fim, muitas situadas nas cercanias da cidade de Santa Maria, tais como as Granjas “São Jorge” localizado nas proximidades da Vila Etelvina; “São José” e “São Joaquim” no 3º distrito e “São Cristóvão” no “Km 3”, era feita a criação de suínos, caprinos e aves, bem como a plantação de forragens, cuja produção era destinada à Campanha de Alimentação⁷³⁷.

Como é possível constatar nas figuras que seguem, para incentivar e melhorar a alimentação das famílias dos ferroviários dos núcleos mais distantes, o Clube difundia o plantio de hortaliças e a criação de animais, como abelhas, pombos, gansos, patos, perus, galinhas e bichos da seda. Produtos que complementavam a ração alimentar das famílias e a comercialização dos excedentes na própria comunidade, ou nos armazéns da COOPFER.

Junto ao protótipo de escola descrito por Máximo (1979), os alunos protegidos pelo sol, e munidos das ferramentas necessárias, providenciam a limpeza da horta, devidamente cercada, e fazem a colheita dos alimentos que ajudarão no complemento da ração alimentar diárias das suas famílias.



Figura 18 - Clube Agrícola de Caruara (COOPFER, Relatório de 1946).

⁷³⁷Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1951, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1952, p.16).



Figura 19 - Clube Agrícola de Caruara (COOPFER, Relatório de 1948).

Seguindo o exemplo dos clubes agrícolas, os trabalhadores do setor de tração da subdiretoria de transportes da VFRGS de Santa Maria (depósito de locomotivas), também fundaram granjas destinadas à criação de animais e plantio de mudas, como foi o exemplo da “Granja Agrícola Ferroviária de Santa Maria” (1948).

Estava essa granja localizada em terras pertencentes à VFRGS, no km 4 da linha da serra, em local conhecido como “Volta do Felizardo” e ocupava uma área de 40 hectares. Sua finalidade era proporcionar aos associados a aquisição de gêneros de primeira necessidade, gratuitamente, ou por preços menores que os praticados no comércio. Os sócios eram os funcionários do setor de tração, responsáveis exclusivos pelas tarefas de produção, o que se dava através de uma prestação de horas de trabalho junto à granja⁷³⁸.

Cada sócio deveria trabalhar pelo menos oito horas por mês e pagar uma pequena mensalidade para ter direito aos resultados da produção. Entre outros direitos, também havia o da aquisição da produção pelo preço de custo, proporcional a quantidade colhida

⁷³⁸Em caso de falecimento do associado, sem assim desejassem, podiam assumir sua função a viúva e os filhos com idade superior a 15 anos.

e ao número de pessoas da sua família; ou a participação nos lucros sobre os excedentes comercializados, ficando 10% do lucro retido na caixa da granja como fundo de reserva.

Seguindo a tradição das demais entidades assistenciais e de ajuda mútua dos ferroviários, nessa iniciativa igualmente existiam penalidades. Entre elas a eliminação de sócios que se envolvessem na formação de “correntes políticas, religiosas ou filosóficas”⁷³⁹.

3.1.4.3 Escolas Profissionais de “Artes e Ofícios”

As escolas profissionais ficaram restritas aos municípios como Rio Grande, Gravataí, Cacequi e Santa Maria. Eram especialmente destinadas à clientela masculina, tendo apenas como exceção a escola feminina de Santa Maria, porque se destinavam à formação de mão-de-obra especializada para trabalhar na VFRGS ou para constituir uma alternativa profissional aos filhos de ferroviários.

Com o tempo, em função da prioridade dada às oficinas de reparo e manutenção na cidade de Santa Maria pela VFRGS, e considerando sua posição central no Estado do Rio Grande do Sul, a COOPFER por medidas de economia acabou priorizando o funcionamento dessas escolas apenas nessa localidade⁷⁴⁰.

Em 13 de maio de 1918 foi lançada a pedra fundamental da escola profissional masculina e cujas atividades iniciaram em 1º de maio de 1922⁷⁴¹. Primeiramente a escola recebeu a denominação de “Escola de Artes e Ofícios” e, posteriormente, com incentivos do ensino técnico no país passou a ser denominada “Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor” (1937) e “Escola Industrial Hugo Taylor” (1943).

⁷³⁹GRANJA AGRÍCOLA FERROVIÁRIA DE SANTA MARIA. **Estatutos**. Santa Maria, 1949.

⁷⁴⁰Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1932**. Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933, p. 19), a escola de “Artes e Ofícios” da cidade de Gravataí (Estação Diretor Pestana) foi transformada em dezembro de 1932 em “escola mista” e de “alfabetização”, porque as oficinas da localidade foram desativadas e parte do seu pessoal transferido. Já em Cacequi a escola foi criada em 1925, onde funcionou o “curso profissional elementar” que foi extinto em 1927 por não corresponder às expectativas (Cf. MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 36).

⁷⁴¹ A matrícula inicial contou com 232 alunos.

Ainda no ano 1925 foram inauguradas as suas primeiras oficinas, destinadas à formação especializada dos alunos. Eram constituídas pelas seções de ajustagem, eletricidade, entalhe em madeira, estofaria, ferraria, fundição, marcenaria, soldagem pintura e modelagem, tornearia em madeira e tornearia mecânica⁷⁴².

Por seu lado, a “Escola Santa Terezinha”, constituiu-se na única exceção de escola com caráter profissionalizante para o sexo feminino, que começou a funcionar como um Curso Elementar Feminino em 11 de junho de 1924⁷⁴³. Provisoriamente esteve localizada numa das casas da Vila Belga cedida pela VFRGS. Seu prédio definitivo foi inaugurado em 14 de maio de 1930, junto à Praça “Cristóvão Colombo”, e sua administração confiada às Irmãs Franciscanas. Assim como a escola masculina, também dispunha de um internato⁷⁴⁴.

3.1.4.3.1 A Escola “Hugo Taylor”⁷⁴⁵

A Escola de Artes e Ofícios, secção masculina era constituída por dois grandes prédios principais e um prédio à parte, onde funcionavam suas principais oficinas, com se percebe na vista panorâmica que segue. Sua administração interna cabia a Diretor Geral e um Diretor do Internato, além de um “prefeito” que cuidava dos assuntos internos. A estrutura da escola comportava três setores, ou seja, as oficinas, o ensino geral e técnico e o internato. O internato era o meio de possibilitar que as famílias ferroviárias de todo o Rio Grande do Sul pudessem mandar seus filhos para estudar na escola⁷⁴⁶.

⁷⁴²Cf. Beltrão (1979, p. 509; 525) e COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1931**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1932).

⁷⁴³MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 36.

⁷⁴⁴ Idem. p. 36.

⁷⁴⁵Conforme José Antônio Brenner, historiador autodidata de Santa Maria, consta em Ata de Assembleia Extraordinária do *Sindicato Cooperativista* da VFRGS, de 2 de janeiro de 1914, a proposição de Hugo Taylor como denominação de uma futura escola a ser criada pela cooperativa, como homenagem ao Engenheiro Diretor da *Brazil Railway*.

⁷⁴⁶Além disso, havia uma biblioteca denominada “Dr. Vauthier” em homenagem ao Diretor da *Compagnie Auxiliaire*, considerado um grande benfeitor para os ferroviários. Foi doada por sua esposa no ano de 1930, e contava inicialmente com 2291 obras. Tivemos a oportunidade de conhecer parte desse acervo, recentemente doado para a Universidade Federal de Santa Maria, constituído por variada bibliografia técnica das áreas de mecânica, matemática, sociologia, filosofia, história, química e física. Inclusive muitos desses materiais são utilizados na presente pesquisa.



Figura 20 - Escola de Artes e Ofícios em Santa Maria (COOPFER, Relatório de 1933).

O currículo da escola contemplava atividades de um curso primário de 3 anos, um preparatório de 2 anos e o técnico de 3 anos. Segundo COOPFER (Relatório de 1930, p. 12-14), as matérias ministradas eram desenho industrial, escultura, pintura, ginástica e exercícios militares, matemática, mecânica, eletricidade, português, francês, ciências, história pátria e geografia.

No início dos anos da década de 1940, com transformação da escola em “Ginásio Industrial”, o currículo foi modificado para se adaptar às exigências da lei do ensino técnico⁷⁴⁷. Como assevera Bosi (2001, p. 302-303): “(...) quanto ao nexo de ensino e produtividade, é matéria obrigatória em todas as propostas de fundação de escolas técnicas. Repare-se que os seus argumentos de base pouco se alteraram ao longo do século XX”. Complementa o autor que “(...) o interesse pelo ensino técnico profissional esteve, desde o começo, no cerne dos projetos castilhistas e borgistas”. Tanto que, já em 1913 havia sido criada no Rio Grande do Sul a “taxa profissional”, visando alocar recursos financeiros no ensino de formação de operários especializados.

⁷⁴⁷Decreto-lei Nº. 4.073, de 30/01/1942, estabeleceu a “Lei Orgânica do Ensino Industrial”. Para maiores detalhes ver Romanelli (1978, p. 153-156) e Pronko (2003, Capítulo IV).

Com a industrialização da escola e a sua transformação em escola profissional, os cursos passaram a incluir os “ciclos” primário de 4 anos, e um profissional de 5 anos (dois de curso preparatório e três de técnico)⁷⁴⁸. Na parte da manhã os alunos recebiam aulas de formação teórica, e na parte da tarde os ensinamentos práticos nas oficinas, que incluíam trabalhos com motores, ajustagem, caldeiraria, eletricidade, entalhes de madeira, estofaria, ferraria, fundição, marcenaria, pintura e plástica, tornearia em madeira, tornearia mecânica, como se percebe na figura abaixo⁷⁴⁹.



Figura 21 - Escola de Artes e Ofícios – Seção de Ajustadores (COOPFER, Relatório de 1933).

Um dos destaques entre os alunos da escola, que optou pelas artes e não pela profissionalização técnica foi o artista plástico Iberê Camargo. Nascido em 1914 na cidade de Restinga Seca, filho de um ferroviário “agente de estação” que seguidamente era transferido de localidade, relata sua experiência como aluno da escola.

⁷⁴⁸Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1943**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1944, p. 13) em 1943 a Escola Industrial “Hugo Taylor” passou a ter autonomia administrativa. Por isso, foi paulatinamente extinguindo as séries do ensino primário, somente contando depois com o Ginásio (conhecido como “curso secundário”) e o Curso Oficial Industrial, em que o aluno cursava durante 4 anos. Não existia o equivalente ao que na atualidade se conhece com “ensino médio”.

⁷⁴⁹Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1941**, Santa Maria: Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1942, p. 12).

Em 1922, meus pais foram removidos para Canela, no alto da serra. Lá não havia colégio. Fui interno em Cacequi, depois em Santa Maria. Na Escola de Artes e Ofícios (1927), já então morando com a avó Chiquinha no bairro do Itararé, comecei o meu aprendizado de pintura. A princípio com o professor Frederico Lobe (1927), depois com o professor Salvador Parlagrecco. O primeiro não falava, apenas respondia o cumprimento dos alunos com um leve aceno de cabeça. O aprendizado consistia em copiar estampas tiradas de revistas. Certa vez, deu-me para copiar a figura de um leão de perfil, deitado. Uma escultura, parece. Traçada a quadrícula, comecei a desenhá-lo marcando os contornos das luzes e das sombras. O fundo, escuro, tracejei-o com vigor. Aí, então, senti às minhas costas a sua presença e ouvi dizer, num tom seco: "Chove!" Fiquei paralisado, interdito, sem compreender. "Faça outra vez", acrescentou. Contrafeito, coleí uma nova folha de papel no chassi, quadriculei-o e refiz o leão. E novamente escureci o fundo com vigorosos traços de carvão. E mais uma vez senti a sua presença, às minhas espaldas, e o ouvi repetir: "Chove!" E depois: "Faça outra vez". E tudo isso ainda se repetiu uma terceira vez. Finalmente, ele esfumou com o polegar as achúrias, "a chuva", como chamava.

No ano seguinte, a escola substituiu-o pelo professor Parlagrecco. Tive, então, um mestre afável, que me estimulou muito. Embora sua orientação também fosse acadêmica - faziam-se cópias, porém sem as facilidades que a quadrícula oferece -, ele nos preparava para o modelo vivo. Cheguei a fazer um desenho do gesso. Esse aprendizado educou-me a mão e a visão.

Parlagrecco era paisagista. Numa manhã de sol, assisti, emocionado, a ele fazer uma manchinha, como dizia, numa tampa de caixa de charuto. Foi uma revelação vê-lo criar o céu, as nuvens, as unhas-de-agato, a água salpicada de reflexos. Um mundo iluminado. Nesse ano meu trabalho foi fecundo, apaixonado. Produzi muito. Sempre procurei fazer o melhor possível, sempre persegui o absoluto. No fim do ano, a quase totalidade dos trabalhos expostos eram de minha autoria. Destes trabalhos restam apenas um óleo e três desenhos a creiom, que foram recolhidos por meu amigo de infância Edmundo Cardoso, dentre os salvados do incêndio que consumiu o acervo da escola. "Assim vais ganhar o prêmio de viagem à Europa", disse Parlagrecco acariciando-me a cabeça. Manifestava o seu entusiasmo pelos meus progressos. Deram-me um prêmio de 50 mil réis e a promessa de uma viagem ao Rio, que não se realizou⁷⁵⁰.

Para que os alunos não tivessem apenas preocupações com a educação formal e tecnicista, também foram incentivadas atividades culturais e religiosas. Para isso, conforme COOPFER (Relatório de 1941, p. 3), foram criadas pelos alunos associações tais quais o "Apostolado da Oração", "Obra da Propagação da Fé e Santa Infância", "Conferência Vicentina de Assistência aos Pobres", "Juventude Operária Católica" e "Cruzada Eucarística"⁷⁵¹. A ideia dessas associações era manter os alunos permanentemente em atividade. Por isso, os complementos com orações, socorro aos

⁷⁵⁰Disponível em: <<http://www.uol.com.br/iberecamargo/suavida.htm>>. Capturado em: 29/04/2004. Aos 18 anos, durante o serviço militar, Iberê Camargo atuou como desenhista no Batalhão Ferroviário na cidade de Jaguari.

⁷⁵¹Segundo Malatian (1990, p. 24), a decadência dos "círculos operários" ao final do Estado Novo fizeram surgir essas novas instituições, como no caso da Juventude Operária Católica (JOC), consideradas instrumentos que a ditadura "lançou mão para desmobilizar e manter sob controle a classe operária".

pobres, em especial às crianças, e um pouco de política orientada pelos valores católicos.

Em relação às preocupações com a higiene e saúde de seus alunos, a escola contava com atendimento médico e odontológico e serviços permanentes de enfermagem⁷⁵². Segundo COOPFER (Relatório de 1931, p. 13), “como medida de rigorosa higiene, determinam os estatutos de nossas Escolas a obrigatoriedade por parte dos alunos em frequentar o gabinete dentário, sendo todos os trabalhos feitos gratuitamente aos mesmos e por conta das Escolas”⁷⁵³.

Por outro lado, o alunado era obrigado a participar de instrução militar, ministrada por um profissional do Exército. De acordo com COOPFER (Relatório de 1932, p. 13), “a instrução militar que é na organização moderna das nações elemento primordial a todo cidadão, foi instituída em nossa Escola em 1931, como complemento indispensável aos alunos que a frequentam, que sairão assim, aptos para a vida prática, ao terminarem os cursos”.

Atestando a qualidade do ensino profissional da “Escola de Artes e Ofícios” masculina, como meio de publicizar e promover as ações da escola, em todo final de ano letivo, no mês de dezembro, acontecia uma festa tradicional de “encerramento do ano”. Contando com uma programação diversificada, que incluía a presença de autoridades federais, estaduais e municipais, e algumas vezes delegações estrangeiras, era o momento em que os melhores alunos em cada série e da formação profissional recebiam distinções.

A começar com o prêmio “Viação Férrea”, instituído pela Direção da VFRGS, que concedia uma medalha de ouro àquele aluno que entre todos obtivesse as melhores notas no ano⁷⁵⁴. No decorrer dos anos foram instituídas outras formas de premiação, como o troféu “Religião” e feita a distribuição de cadernetas de poupança. Mas, com certeza a maior premiação era a concessão de estágios na “Escola Profissional de Lile”, na França, pelo período de um ano. Esse estágio praticamente equivalia a uma formação

⁷⁵²Serviços também estendidos para as alunas da escola “Santa Terezinha”.

⁷⁵³Atendimento que incluía obturações a porcelana e a amálgama; tratamento de canais; obturações a ouro; extrações; colocação de pontes, pivô e bloco.

⁷⁵⁴Também distribuídos para as alunas da seção feminina que obtivessem as melhores notas entre as demais, em teoria e prática.

superior em engenharia. No retorno, os profissionais eram requisitados pelas maiores empresas do país, e maioria deles acabavam sendo contratados pela própria VFRGS⁷⁵⁵.

Os relatos das muitas pessoas que anualmente visitavam as instalações da escola demonstram a dimensão da importância alcançada pelo “Hugo Taylor”. Exemplo disso, entre tantos, citado em COOPFER (Relatório de 1937, p. 17) foi a visita do escritor e jornalista Manoelito de Ornellas, que deixou escrito nos anais da Escola palavras que servem para demonstrar o quanto de influência positivista havia na concepção e nos resultados da ação desse tipo de escola:

Como brasileiro e como riograndense, orgulho-me dessa magnífica realização que é a Escola de Artes e Ofícios de Santa Maria. Ideada pelo altruísmo dos Irmãos Ribas, foi, mais tarde, plasmada pela inteligência e o trabalho dos Irmãos Maristas. É uma escola, é uma oficina, é um templo. Forma gerações do futuro, dando a cada homem que se despede dos seus pórticos – a cultura literária, o preparo prático, os conhecimentos técnicos e uma sólida educação moral. O Rio Grande precisa multiplicar as casas como esta. A extravagância de ideias criminosas que procuram abalar a sociedade, esta é a melhor resposta materializada.

Aqui deixo as expressões do meu deslumbramento por tudo aquilo que me surpreendeu dentro desta casa que é a única em toda a vastidão territorial do meu país.

O resultado do ensino aplicado na Escola e a produção intelectual, técnica e artística, determinou a participação de suas representações em eventos externos, como na “Feira de Amostras” em Porto Alegre nos anos de 1931 e 1932, e também na cidade de Cruz Alta, onde apresentou exemplares de sua produção industrial⁷⁵⁶. No ano de 1933, participou na cidade de São Paulo de uma “Exposição-Feira”, em que recebeu a “grande medalha de ouro”. Nesse mesmo ano, seus alunos e professores apresentaram seus trabalhos em uma exposição no Estado do Paraná⁷⁵⁷. Conforme COOPFER (Relatório de 1933, p. 59):

(...) de nossa escola profissional masculina saem os filhos dos ferroviários com cultura de humanidades e com uma instrução técnico-profissional que os habilita a ganhar facilmente a vida. Os profissionais que a escola forma encontram fácil colocação em toda parte, porque o seu preparo é sólido e

⁷⁵⁵Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1932**, Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933, p. 32).

⁷⁵⁶Idem. **Relatório de 1931**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1932, p. 10 e **Relatório de 1932**, Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933, p. 7.

⁷⁵⁷Idem. **Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 33.

eficiente. É essa, mesmo, a mais alta finalidade de nossos esforços: encaminhar na vida, para o trabalho honesto, fecundo e remunerador, os nossos alunos.

Em 1943, por notarem os diretores do “Hugo Taylor” a ausência de instituições de ensino técnico-industrial no Rio Grande do Sul, e aproveitando os incentivos governamentais, providenciaram a mudança de orientação pedagógica da escola⁷⁵⁸. A partir daquele momento, na instituição passaram a funcionar os cursos de fundição, serralharia, mecânica de máquinas, máquinas e instalações elétricas, carpintaria, marcenaria, alfaiataria e corte e costura⁷⁵⁹.

Porém, o processo de industrialização das oficinas, fato esperado como a alternativa para sua autonomia financeira, e um alívio para a Cooperativa, que anualmente era obrigada a arcar com os déficits da escola, não correspondeu aos objetivos. Contudo terem essas oficinas uma produção variada de utensílios metais-mecânicos, móveis e estofaria, escultura e confecções, comercializada pela Cooperativa nos seus armazéns, e também comprada pelo comércio em geral, não conseguiu manter uma regularidade de produção e de vendas. Isso ocorrendo mesmo havendo o reconhecimento público da qualidade dos produtos e seu custo acessível, fatores considerados positivos para a comercialização.

O comentário de quem estudou ou teve alguma ligação com o “Hugo Taylor”, era que toda família da cidade ou da região tinha algum utensílio produzido nas suas oficinas. Quanto às famílias ferroviárias, praticamente todo o mobiliário e grande parte do vestuário era adquirido na COOPFER e, portanto, produtos da sua escola industrial. Pelas fotografias contidas nos relatórios da Cooperativa nota-se a variedade dessa produção. Exemplo disso, como se percebe nas que seguem, era a fabricação de móveis que incluíam dormitórios, copas, conjuntos de sala, completos e de vários modelos; fogões a lenha; instrumentos agrícolas diversos; ferramentaria; equipamentos cirúrgicos de metal e móveis para o hospital dos ferroviários; brinquedos dos mais simples a equipamentos para parques de diversão; móveis e utensílios para as “escolas turmeiras”, etc.

⁷⁵⁸Medida possível em função do Decreto Nº. 11.911, de 17 de março de 1943. No Brasil, desde 1932 o governo federal incentivara a criação de escolas de ensino técnico-profissional, que no decorrer dos anos foram implantadas em praticamente todos os Estados.

⁷⁵⁹Idem. **Relatório de 1942**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943, p. 8-9.

Uma das causas para tal fracasso seria a falta de “espírito” competitivo e capacitação em estratégias de marketing por parte dos administradores da escola, cuja tradição cultural cooperativista concebia as condições de mercado com atitudes não agressivas.



Figura 22 - Seção Marcenaria (COOPFER, Relatório de 1947).



Figura 23 - Seção de Soldas e Marcenaria (COOPFER, Relatório de 1945).

Além da crise econômica do país, com a alta considerável da inflação após 1950 e a desvalorização dos salários, as matérias-primas escasseavam ou se tornavam caras

demais. Por isso, para manter-se no mercado, competindo com indústrias dos ramos de sua produção, o setor industrial deveria ter um aporte financeiro significativo. Como a COOPFER não dispunha desses recursos, por estar na dependência de receber créditos da VFRGS, estes, quando não adiados, eram pagos com defasagem monetária, não restando aos dirigentes então outras medidas senão ir desativando aos poucos esse projeto⁷⁶⁰.

Há que se considerar, da mesma forma, que a estrutura industrial mesmo contando com pessoal técnico experiente tinha como sua mão-de-obra principal os alunos, os aprendizes do ensino profissional. Como anualmente havia rotatividade, pelas formaturas e entrada de novas turmas, somado aos períodos de férias de alunos e funcionários, ainda mais prejudicados pela sequência de greves na VFRGS, não era possível atender todas as demandas.

Em 1950, numa tentativa de reanimar a produção industrial, em função dos déficits apresentados nos anos anteriores pelas Oficinas do “Hugo Taylor”, que determinaram a contenção de despesas, assumiu como chefe desse setor o engenheiro Fernando Neumaier, ferroviário dos tempos da *Auxiliaire* e experiente administrador, considerado de reconhecida capacidade e dedicação. Nesse ano, no intuito de incrementar a produção, teve início a fabricação de móveis em série e a situação foi momentaneamente revertida.

Contudo, para atender as seções de tipografia, ajustagem, fundição, marcenaria, formação de mão-de-obra para a construção civil, eletricidade, tornearia mecânica, tornearia em madeira, ferraria, pintura, eram necessários investimentos destinados ao reaparelhamento das oficinas, que exigiam máquinas modernas e mais eficientes, cujo volume de recursos financeiros a COOPFER não dispunha⁷⁶¹.

Para completar o quadro de dificuldades, em 20 de agosto de 1954 aconteceu um incêndio na escola que destruiu grande parte do internato. Na época, os prejuízos foram superiores a 12 milhões de cruzeiros. De acordo com Ary Lagranha Domingues, conselheiro-presidente da COOPFER, em ofício enviado para a Câmara de Vereadores de Santa Maria:

⁷⁶⁰Não conseguimos apurar se a COOPFER ou a Direção da Escola Industrial procurou outras parcerias públicas e privadas para levar seu projeto adiante. Pelo menos nos relatórios da entidade essa possibilidade não foi ventilada.

⁷⁶¹COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1950**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1951, p. 18).

O sinistro que na tarde do dia 20 do transato abalou a nossa cidade com o incêndio da Escola Industrial “Hugo Taylor”, parte do Internato, repercutiu no seio da classe ferroviária do Estado de maneira intensa e chocante e despertou no seio da coletividade santa-mariense, em especial nas classes conservadoras, profundo sentimento de solidariedade, visando todos o pronto restabelecimento do ensino profissional nessa escola, com a reconstrução da parte sinistrada. (...) A consecução desse desideratum viria, inegavelmente, proporcionar à Cooperativa a continuação do ensino profissional no seio da classe ferroviária do Estado, dentro dos sadios princípios do cooperativismo, e dotar nossa cidade, novamente, desse meio de cultura técnica⁷⁶².

Segundo a Diretoria, além de lamentar o sinistro, conforme COOPFER (Relatório de 1954, p. 4) o seguro somente cobriria algo como quatro milhões de cruzeiros do valor necessário para a reconstrução⁷⁶³. Por isso, através de articulações com a Câmara de Vereadores de Santa Maria, Assembleia Legislativa e Governo do Rio Grande do Sul e bancada gaúcha no Congresso Nacional, os dirigentes da Cooperativa encaminharam diversos expedientes visando a obtenção de recursos públicos.

Assim, através de Projeto do deputado Fernando Ferrari (PTB) foi alocado no orçamento federal de 1956 a quantia de dez milhões de cruzeiros para a reconstrução do prédio, o que foi sancionado pelo Presidente da República após algumas contramarchas. Enquanto as obras não começavam, a direção da escola teve que reduzir o número de oferta de matrículas de 240 para 150 alunos⁷⁶⁴. Essas obras somente iniciaram em 1957, após uma difícil negociação com o Ministério da Educação e Cultura visando a liberação da verba aprovada, então já bastante desvalorizada pela inflação. Somente em 9 de setembro de 1960 aconteceu a reinauguração do bloco reformado, seis anos depois do sinistro.

A delonga para a retomada das atividades da escola, afora as justificativas do acontecimento do incêndio, traz no seu bojo questões bem mais abrangentes, ou seja, ano após ano, depois de ter chegado a receber quase 1000 alunos anualmente, entre

⁷⁶²CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Senhor Ary Lagranha Domingues. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 1º set. 1954.

⁷⁶³Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1955**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1956, p. 13), os peritos da companhia seguradora somente reconheceram os prejuízos no montante de Cr\$ 1.494.254, 80.

⁷⁶⁴CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício da Direção da Escola Industrial “Hugo Taylor”. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 25 jan. 1957. Pelo projeto da direção, quando concluídas as reformas seriam retomados os trabalhos na sua normalidade e a oferta aumentaria para 300 vagas.

externos e internos, a escola industrial sofreu no mesmo ritmo as dificuldades enfrentadas pela Cooperativa.

Após a morte de Getúlio Vargas uma série de outras questões também acabaram por influir diretamente na administração da COOPFER e, por conseguinte, nas suas escolas. Assim foi o caso do ensino técnico do país, que deixou de ser prioridade numa fase de abertura a entrada de novas tecnologias, e a ideia de substituição de importações foi deixada de lado. Por isso, antecipando-se ao que viria a acontecer nos anos seguintes em termos das reformas educacionais no país, a direção da COOPFER (Relatório de 1961, p. 15) entabulou uma negociação com a Secretaria Estadual de Educação e Cultura do Rio Grande do Sul, para através de um convênio repassar a manutenção da “Escola Industrial Hugo Taylor” para o governo do Estado.

3.1.4.3.2 A Escola “Santa Terezinha”⁷⁶⁵

Por seu lado, a “Escola de Artes e Ofícios”, seção feminina, denominada de “Escola Santa Terezinha do Menino Jesus”, era formado por um grande prédio de três andares, como se vê na figura logo a seguir, erigido que foi para resolver um antigo problema que afetava as mulheres das famílias ferroviárias. Isto é, mulheres que ficavam relegadas em termos de prioridade de acesso à educação, fato notório até pelo menos os anos 30, quando se disseminaram então as escolas de educação elementar mistas da Cooperativa.

No entanto, a prioridade pedagógica da escola era oferecer ensino profissional *adequado* à formação feminina, especialmente no que dizia respeito à capacitação para trabalhos domésticos ou a profissionalização na atividade de modista [**grifo meu**].

⁷⁶⁵Considerada a Santa protetora dos ferroviários.



Figura 24 - Colégio Santa Terezinha (Guia Geral do Município de Santa Maria – 1953. In: Marchiori e Noal, 1997, p. 254).

Um testemunho dessa situação encontramos no depoimento do jornalista Isaac Akcelrud, filho de imigrantes judeus da Ucrânia, e que residiu em Santa Maria a partir dos anos de 1920:

Eu era menino, estava na escola, e aos poucos fui me tornando um escriba daquela comunidade. Não tanto dos ferroviários, mas de suas mulheres, mães e irmãs, que recebiam cartas e não sabiam ler. Tinham que responder e não sabiam escrever. Nem assinavam o nome. Tive que aprender a fazer entrevista. Uma dona qualquer tinha que responder uma carta para uma prima ou cunhado. Contar as novidades da família e pedir notícias, enfim, transmitir suas coisas. Ela me contava e eu escutava, colhia as informações. Tinha que retransmitir aquilo e escrever de maneira clara, de forma que outra pessoa entendesse. De modo que eu ouvia, redigia e passava adiante. Desenvolvi uma técnica de tomar nota, registrar, de fazer perguntas para esclarecer certos pontos. Acabava me interessando pelos problemas e vivendo todos aqueles dramas familiares⁷⁶⁶.

Na escola feminina profissional o curso elementar desenrolava-se no tempo de 4 anos e outro complementar de 3 anos. Junto a esses dois cursos funcionava o de “trabalhos manuais” destinado a atender pressupostos da “economia doméstica”, já que se destinava a preparar as filhas e esposas dos ferroviários para as atividades do lar.

⁷⁶⁶Em entrevista concedida para Joaquim Soriano (Membro do Diretório Nacional do PCB) e Ricardo Azevedo (Diretor da T&D), em mai/jul/ago 1992. Disponível em: <http://www.fpabramo.org.br/td/nova-td18/td18_memoria.htm>. Capturado em: 21/04/2002.

Por isso, as meninas e senhoras aprendiam costura, bordado e serviços de copa e cozinha, como é possível ver na figura que segue.



Figura 25 – Curso de Economia Doméstica (In: Máximo, p. 38, 1979).

Para não ficar apenas no âmbito da formação geral, das matérias como português, aritmética, geometria, geografia, história do Brasil e ciências, as alunas do ensino regular ainda recebiam ensinamentos de música, como teoria e solfejo e aulas de piano e violino. Também, no âmbito pedagógico, sempre teve muito destaque o ensino de educação moral e cívica. Comum era a aprendizagem de hinos e cânticos patrióticos, bem como o estudo da “História Pátria” e de trechos de exaltação da nacionalidade e de seus personagens *mais nobres*. Para isso, as “Horas do Brasil” serviam para comemorar datas cívicas e servir de lições de patriotismo, e o ensino religioso ministrado era o da Igreja Católica⁷⁶⁷ [grifo meu].

⁷⁶⁷COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1942**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943, p. 20-21; **Relatório de 1944**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1945, p. 15). Segundo a palavra dos dirigentes da COOPFER, havia liberdade de consciência e, portanto, religiosa, desde que respeitadas as “lições de sã

Parte dessas alunas vinha de outras localidades do Estado. Por isso lhes era oferecido um internato pago, que nos primeiros anos comportava até 50 alunas, e depois de ampliado passou a atender mais de 100. Mesmo tendo uma existência relativamente curta, a “Escola Santa Terezinha” sempre recebeu por parte da COOPFER toda atenção, em especial a material, o que lhe possibilitou contar com um prédio de grandes proporções. Nesse local, a poucos metros da linha férrea, funcionaram todos os setores da escola, inclusive os espaços de lazer.

Ao final de cada ano letivo também realizavam a “exposição” da produção realizada pelas alunas. Conforme COOPFER (Relatório de 1931, p. 25), “a exposição dos trabalhos de bordados, costuras e belas artes, teve lugar este ano no próprio edifício escolar, sendo extraordinariamente apreciada pelos inúmeros visitantes, que teceram os maiores louvores à obra de benemerência da Cooperativa, educando e preparando a mocidade para os penosos encargos da vida social, elevando o seu nível moral e intelectual (...)”.

Para se ter ideia da procura pela escola feminina, verificando-se a evolução das matrículas, fizemos um comparativo com a seção masculina, conforme o disposto na tabela abaixo:

Tabela 3

Matrículas Anuais das Escolas Santa Terezinha e Hugo Taylor

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Masculino	118	277	294	356	260	272	331 ¹	340	354	370	479	661
Feminino	-	121	182	202	226	232	270	302	343 ²	376	479	597

Fonte: Relatórios da COOPFER (1923-1934)

(1) Início do Internato Masculino

(2) Início do Internato Feminino

moral aos alunos para o incremento da cultura física”. O que se percebeu, entretanto, é que toda a formação e orientação religiosa foi de base católica, a qual teve influência direta nas atividades de ensino.

A Direção da COOPFER desejou que a seção feminina tivesse um *plus* a mais no currículo da escola, visando diferenciá-la das demais voltadas à formação do sexo feminino⁷⁶⁸. Ao terminar o curso, haviam recebido uma formação geral e conhecimento das “artes e misteres domésticos, como culinária, costura, bordado, música, pintura”⁷⁶⁹. Por isso, foi solicitado ao governo estadual autorização para a inclusão da habilitação “exercício do magistério”: “(...) carreira que, em nosso país, está entregue à atividade e aos carinhos da mulher”. Assim, as alunas que houvessem manifestado inequívoca vocação poderiam ser aproveitadas no magistério, muitas delas trabalhando para a própria Cooperativa⁷⁷⁰.

Pode-se dizer que o auge da escola aconteceu no ano de 1940, quando o seu quadro de matrículas registrou 1.223 alunas, distribuídas entre o internato e o externato, incluindo-se também o curso não curricular de corte e costura, este aberto para a comunidade, pois não exigia formação escolar anterior⁷⁷¹. As chamadas “atividades extraclasse” atendiam especialmente mulheres de ferroviários, e a intenção era prover-lhes de conhecimentos para na necessidade da viuvez poderem complementar a renda familiar.

Mas as conhecidas dificuldades econômicas da Cooperativa levaram sua Assembleia Geral decidir pela racionalização das despesas. Com isso, mesmo tendo um número crescente de demanda, em 1943 a escola “Santa Terezinha” passou a ser administrada pelo Estado, por meio de arrendamento⁷⁷².

⁷⁶⁸Nos arquivos da COOPFER existem livros de registros de todas atividades curriculares, onde estão dispostos os nomes das disciplinas, o conteúdo diário e o nome respectivo da professora responsável.

⁷⁶⁹ Os cursos profissionalizantes eram os de Corte e Costura, Economia Doméstica e Datilografia.

⁷⁷⁰Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 59). A solicitação foi deferida pelo interventor do governo gaúcho, Flores da Cunha, conforme o Decreto Nº. 3.927, de 15/04/1934.

⁷⁷¹Tal era a procura pelos cursos que as professoras Elisa Charlier Baltar e Maria Cândida Fagundes elaboraram um livro técnico intitulado “Tecnologia de Corte e Costura pelo Sistema Geométrico (Destinado às Escolas Ferroviárias)”, editado pela Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o qual servia de manual de estudo.

⁷⁷²Idem. **Relatório de 1943**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1944, p. 13. No local, uma área bastante ampla, que ocupa todo um quarteirão entre a “Vila Belga”, a Praça “Cristóvão Colombo” e a linha férrea, inicialmente funcionou a “Escola Artesanal Dr. Cilon Rosa” por curto espaço de tempo (1945); mais tarde foram instalados ali o “Grupo Escolar João Belém” e o “Colégio Manoel Ribas” (1953), sendo este último o que permanece atuando naquele espaço. Ao passar para a administração do Estado ficou a pendência da sua aquisição à *posteriori*, como um próprio público, pois este era o desejo da COOPFER. Foram passando os anos e a questão não se resolveu. Em 1949 os Vereadores santamarienses Waldemar Rodrigues da Silva, Rubens Corrêa Krob e outros lançaram um apelo ao governo estadual para a solução do problema, visto que o patrimônio se encontrava sem a devida conservação. No dizer dos edis: “(...) hoje contristado observa o associado da Cooperativa o estado em que se encontra aquele outrora bem cuidado edifício erguido com o esforço e a tonicidade dos antigos administradores dessa Instituição”. Numa época de poucos recursos para investimentos o governo estadual fez uma oferta

3.1.4.4 Os Congressos Pedagógicos

A COOPFER, através das direções das Escolas de Artes e Ofícios e do Irmão Estanislau José, responsável pelas escolas de formação básica, anualmente fazia realizar na cidade de Santa Maria encontros pedagógicos. Assim, o “1º CONGRESSO PEDAGÓGICO”, uma proposição do diretor geral Augusto Ribas, foi encetado em 1932, e reuniu todos os professores que estavam a serviço da Cooperativa⁷⁷³.

Nesses congressos, que duravam em média uma semana, sempre realizados após o término do ano letivo, tinham entre outros temas voltados para a formação de dirigentes dos estabelecimentos de ensino, “a importância e fim do ensino moral”; “organização material”, “didática e disciplina das escolas”; “emulação, recompensas e castigos (dirigentes)”, etc. Já para os professores, os temas principais diziam respeito à “missão do educador”; “ensino cívico”; “escola nova”; “cultura física e higiênica”; “leitura dos principiantes”; “cálculo dos principiantes”; “geografia”; “gramática”; “história pátria”; “nova ortografia”; “lições da Bíblia”, etc. Em linhas gerais, no congresso eram tratados temas de administração escolar, de didática do ensino e de catequese.

Quanto aos temas pedagógicos, que envolviam a análise dos programas das matérias e procedimentos didáticos, entre as atividades desenvolvidas estavam as chamadas “aulas-modelo”, uma espécie de *workshop* para orientação do professorado e troca de experiências. Para diversificar os trabalhos eram convidados médicos, dentistas, sacerdotes, sociólogos e administradores, os quais explanavam diferentes assuntos que pudessem ser esclarecidos pelos participantes.

Já em relação aos temas de catequese eram convidados religiosos para ministrar palestras de orientação. Conforme Máximo (1979, p. 17-18), restaram poucos relatos sobre tais palestras, mas o autor identifica alguns extratos sobre a importância do

de compra, a qual não foi aceita pelos delegados da Assembleia Geral da Cooperativa, por julgarem o valor oferecido como muito aquém do preço de mercado. Como alternativa, resolveram pela continuidade da locação para a Secretaria de Educação do Rio Grande do Sul (Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício Vereadores Waldemar Rodrigues da Silva, Rubens Corrêa Krob e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 nov. 1949; COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957, p. 5 - 6).

⁷⁷³Idem. **Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934, p. 62-63. Os participantes em sua maioria eram mulheres, porque raramente atuavam nas escolas de alfabetização professores homens.

“educador”, atribuídos ao irmão Estanislau José, cujo conteúdo apresenta uma ideia do que era tratado:

Ao educador se pede para entes que não são dele a dedicação de pai, a solicitude de mãe, tanto mais que, não raras vezes, faltam aos pais a verdadeira ciência, a firmeza e a paciência para a educação de seus próprios filhos.

[...] O educador que não consegue cativar os espíritos que lhe são confiados torna-se, não um poderoso auxiliar na educação, mas até um obstáculo funesto pela sua incapacidade.

[...] Sob sua orientação, o espírito e o caráter dos alunos atingem uma norma certa, chegam à maturidade, ao valor decisivo, e a fé, a piedade, a virtude se consolidam, a vocação se define e a personalidade se acentua.

Da mesma forma, eram comuns as orientações sobre como proceder para estimular e punir os alunos, visando a obtenção de melhores resultados escolares. Como recompensa, havia menções honrosas e prêmios para incentivar as superações alcançadas. Aos faltosos, moderação e caridade quando da aplicação de sanções, sem que as atitudes dos professores representassem qualquer forma de vingança pelo mal feito⁷⁷⁴.

Em relação aos professores que atuavam ao longo das linhas férreas, lembra Máximo (1979, p. 20) que os mesmos deveriam possuir um preparo que fosse além das suas atividades normais de sala de aula. Na localidade onde residia, ele tornava-se um “conselheiro de família”. Assim, tratava de assuntos domésticos como saúde e higiene, além de sugerir formas de comportamento e de sustento alimentar, bem como incentivar a participação da comunidade nas ações de catequese.

Como atividade complementar aos congressos, todos os anos, em data marcada antecipadamente, aconteciam “retiros espirituais do professorado” que transcorriam durante três dias, e eram dedicados às reflexões sobre a “consciência da missão vocacional” do quadro de educadores da Cooperativa.

⁷⁷⁴Ibidem.

3.1.4.5 Alguns Resultados do Ensino no Meio Ferroviário

A partir de 1942, depois de décadas de certo descaso, ou falta de melhores condições para tal, o governo do Estado do Rio Grande do Sul começou a fazer maiores investimentos no setor educacional. Com isso, paulatinamente, a COOPFER começou a se desincumbir da sua missão de levar ensino a todos os cantos do Estado onde existissem famílias ferroviárias. Pelo menos nos principais núcleos ferroviários foram criados cursos complementares e ginasiais, como nas cidades de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Santa Maria, Bagé, Cachoeira, Passo Fundo, Alegrete, etc, que permitiram a concretização desse intento. Nesse sentido, segundo relato da diretoria da Cooperativa: “(...) é justo que os ferroviários deem por finda sua elevada missão, aproveitando suas energias para outros campos de beneficência social”. Campo esse sempre considerado o maior orgulho das realizações da “classe”⁷⁷⁵.

Mas isso era apenas um detalhe do problema das muitas dificuldades que a Cooperativa dos Ferroviários vinha enfrentando. Conforme COOPFER (Relatório de 1960, p. 13), ao tratar do assunto sobre “ensino” já era ventilada a possibilidade de toda estrutura e obrigações da Cooperativa ser repassada ao governo gaúcho.

Torna-se mister que o Governo que, afortunadamente, mantém um programa de envergadura, de fomento do ensino, no Estado – nem outro é o plano decidido do governo do país – chame a si em maior proporção, esses encargos já tornados carga excessiva para uma instituição privada, na ausência de outros recursos que os seus associados, no atendimento de finalidades definidas obedientes a diretrizes estatutárias, no que encerra o cooperativismo de essencial, lúdimo e justo.

O ferroviário do Estado carece de ser desonerado desses encargos que pesam incidentemente sobre a sua Cooperativa que já deu de si o que lhe era possível, dessangrando suas finanças e recursos no atendimento de sensível plano de ação, como tem sido o da ministração do ensino em nível, no momento, superior as suas possibilidades⁷⁷⁶.

⁷⁷⁵COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1942, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943, p. 7).

⁷⁷⁶Conforme a Ata Nº. 300/58 (Cd - 184, 184 a, 185), da Câmara de Vereadores de Santa Maria, em 1958 os Vereadores Rubens C. Krob (PSD) e Luiz Gonçalves Trindade (PTB) já haviam manifestado a intenção da Casa pela encampação das escolas turmeiras pelo governo estadual. Em ofício de 1º/12/1958, assim ponderaram: “[...] E, seria dispensável frisar, nesta emergência, que a classe ferroviária do Estado, que constitui o quadro social da Cooperativa, já despendeu as suas expensas vultoso montante nesse setor do ensino, na parte da alfabetização do pequeno ferroviário, concorrendo com o Governo para o cumprimento de sadias e relevantes obrigações eminentemente sociais, como seja a alfabetização do povo”.

Em síntese, como resultado dos seus esforços de acabar com a ignorância no meio ferroviário, bem como proporcionar ao trabalhador e seus familiares as oportunidades de ensino, que ia da alfabetização ao ensino médio, este com forte conotação profissionalizante, entre 1925 e 1962 as matrículas disponibilizadas pela COOPFER alcançaram o número de 203.012, com uma média anual de 5.487 alunos.

Nesse período, a “Escola Industrial Hugo Taylor” (“Artes e Ofícios”) atendeu 14.794 alunos, o que representou um aporte de quase 15 mil pessoas formadas no ensino técnico e colocadas no mercado de trabalho. Fato que, com certeza, trouxe uma contribuição indiscutível ao progresso do Estado gaúcho em termos de educação profissional. Muitos desses “técnicos”, inclusive, tornaram-se mestres nas Oficinas da VFRGS e atuaram como professores na Escola Profissional Ferroviária, ou como mão-de-obra especializada na indústria metal-mecânica e moveleira, atividades que da metade do século XX em diante alcançaram grande projeção no Rio Grande do Sul.

Por seu lado, numa época em que a maioria das mulheres ficavam relegadas quando muito a cursar o ensino fundamental, ou sem acesso à educação formal, através da “Escola Santa Terezinha”, mesmo com sua existência de curto período, atendeu a 11.297 alunas. A especialização principal para os padrões da época, que contemplava as atividades de “Corte e Costura”, formou 2.565 profissionais.

Se a intenção era o preparo de “donas de casa”, detentoras de conhecimentos de culinária, vestuário e artes, conhecimentos que serviriam para os predicados de boa esposa e mãe, através do ensino geral e formação pedagógica, muitas também tiveram a oportunidade de se formarem professoras. Atuaram primeiramente nas “escolas turmeiras”, ou seguiram adiante seus estudos. São muitos os exemplos daquelas que se tornaram eméritas educadoras da juventude gaúcha.

Outros tantos alunos tiveram a oportunidade de estudar em estabelecimentos de ensino privado, pela concessão dos descontos obtidos pela COOPFER, em várias partes do Rio Grande do Sul. Por isso, como prova da capacidade econômica da Cooperativa e da progressiva melhoria do padrão de vida das famílias dos ferroviários, 78.495 alunos escolheram esse tipo de opção de estudos.

Nesse sentido, como demonstração da impossibilidade econômica da COOPFER de atender convenientemente todas as famílias ferroviárias, e não podendo criar escolas

em todos os núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul, ao longo de muitos anos resolveram seus administradores estabelecer convênios com estabelecimentos de ensino particular do Estado, para absorver parte de sua clientela.

Para isso, contando com o aporte financeiro da Cooperativa em percentuais que alcançavam a 30%, e mais os descontos oferecidos pelas escolas, em muitos casos os abatimentos alcançavam a 50% do valor normal da mensalidade. Isso propiciava aos ferroviários arcar com as despesas de educação de seus filhos nesses estabelecimentos⁷⁷⁷.

Mas, a grande obra educacional protagonizada pela COOPFER, aquela que se tornou a base principal de transformação cultural do coletivo ferroviário, foram suas “escolas turmeiras”, com grande destaque às de alfabetização e primárias mistas, que no decorrer desse período atenderam 95.861 alunos, filhos e pais ferroviários. O sucesso obtido por essas escolas ao longo da sua existência, como praticamente a única alternativa de acesso à educação disponibilizada ao trabalhador ferroviário, lotado funcionalmente no meio rural, se comprova pelo número de estabelecimentos e clientela alcançada.

Em 1946 funcionavam 94 escolas que atenderam 3.674 alunos no Rio Grande do Sul⁷⁷⁸. Segundo COOPFER (Relatório de 1943, p. 19) eram “as mais modestas do Brasil, onde um sem número de crianças maltrapilhas tiveram seu agasalho decente para estudar”. Além do agasalho, da alimentação e dos conhecimentos adquiridos, muitos desses alunos tiveram a possibilidade de ingressar nos cursos de das Escolas de Artes e Ofícios de Santa Maria, para seguir seus estudos.

Em 1947, ultrapassando a meta estipulada como o visto anteriormente, o número de “escolas turmeiras” alcançou o número de 107. Contudo, a estagnação da VFRGS e seu progressivo desmantelamento ocasionou que muitos ramais ferroviários fossem extintos e obras novas deixassem de ser realizadas, situação que se refletiu de forma conjuntural na vida da Cooperativa dos Ferroviários, e diretamente no funcionamento de tais escolas.

Assim, a partir de 1953 começou o encolhimento desses estabelecimentos, contudo ficar demonstrado ainda haver uma procura significativa pelas mesmas. Nesse

⁷⁷⁷A prática desses descontos era conhecida por “bolsa de ensino”.

⁷⁷⁸Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1946**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1947, p. 8).

ano funcionaram 86 unidades escolares e o número de alunos alcançou a 3.515⁷⁷⁹. Em 1956 a Cooperativa firmou um convênio com o governo do Estado do Rio Grande do Sul, o qual, inicialmente, pelo período de quatro anos, assumiria o pagamento de todos os professores a serviço das escolas de alfabetização e mistas mantidas pela COOPFER⁷⁸⁰.

Em 1957, o número de escolas já havia diminuído para 76 unidades, as quais atenderam a 3.476 alunos. Mas, conforme mudanças da lei que regia o ensino estadual, a “escolas mistas” foram desdobradas em “grupos escolares”, localizadas nos centros maiores. Já no interior continuaram a ser denominadas como “turmeiras”, mas a elas foram acrescentadas as “ambulantes”. Ao que parece, algo semelhante em termos de funcionamento às atuais “escolas itinerantes” do Movimento dos Sem-Terra. Fugindo ao modelo tradicional, a escola é que acompanhava a sua clientela em função do fechamento de estações, desativação ou construção de novos ramais.

Em 1974, já na fase crítica de funcionamento da Cooperativa, e com a morte do irmão Estanislau José ocorrida nesse ano, em sua grande maioria elas encerraram as atividades. Restaram apenas aquelas que foram absorvidas pelos municípios, que ocuparam a estrutura existente para constituir suas escolas do meio rural.

Em conjunto, pelo que foi possível constatar em termos de resultados, tanto as escolas profissionais, quanto às de formação básica e de alfabetização provocaram uma verdadeira revolução no âmbito do cotidiano dos trabalhadores ferroviários. Revolução no exato significado do termo, porque permitiram a estes trabalhadores uma reversão de suas condições sociais no Rio Grande do Sul, de modo inigualável no contexto do movimento proletário brasileiro, no período em apreço.

São resultados ainda mais significativos se considerada a macro realidade gaúcha de educação popular na década de 1950, pois, como constata Quadros (2002, p. 35): (...) a maioria da população permanecia analfabeta e com poucas oportunidades culturais; o Estado, que se pretendia educador, permanecia fundador de escolas; e mantinha-se, sobretudo, a precariedade e a desarticulação como marcas do campo educacional⁷⁸¹.

⁷⁷⁹Idem. **Relatório de 1953**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1954, p. 9. Um outro dado importante sobre esse ano de 1953, demonstrativo da melhor situação social dos ferroviários, é que nos estabelecimentos privados estudaram 3.688 alunos mantidos com bolsas da COOPFER.

⁷⁸⁰Idem. **Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957, p. 16. O compromisso era remunerar com apenas um salário mínimo regional a cada educador.

⁷⁸¹Como coloca o autor (p. 38; 51-99), os diagnósticos sobre tal realidade no Brasil entre 1930 e 1960 decorria de fatores tais quais ao da burocracia administrativa, interferências políticas, legislação

No analisado, mesmo que a educação tenha sido um instrumento de controle ideológico e de ascensão social no seio das famílias ferroviárias, o que muito contribuiu como meio para disciplinarização profissional e instrumento poderoso de harmonização social desses trabalhadores, teve também os seus efeitos de cidadania visíveis na prática⁷⁸². Se por um lado obtiveram o acesso ao conhecimento mais ampliado, também o trabalhador e sua parentela ficaram menos susceptíveis à sedução por ideias consideradas mais avançadas, ou simplesmente contestadoras do *status quo* predominante no país.

A educação recebida foi fortemente influenciada pelos ideais positivistas e católicos. Portanto, com reflexos diretos em questões como alienação, passividade ou resistência, mas destacadamente pautado na busca por *status* através da ascensão social da “classe ferroviária”, numa sociedade então orientada por princípios econômicos capitalistas e valores cristãos conservadores.

3.1.5 Recreação e Lazer

Baseado nos trabalhos de E. P. Thompson, Victor Andrade de Melo (s/d, p. 2), pondera que “(...) numa perspectiva histórica, não é tarefa das mais fáceis reconstruir as vivências de lazer das camadas populares”. Segundo o autor isso se dá pela exiguidade de fontes e pela própria compreensão do conceito de “camadas populares”, “(...) na medida que existem diferenças e especificidades locais de formação histórica”.

Conforme o autor, Thompson apresenta “(...) uma fértil possibilidade de pensar os momentos de lazer, a partir das lutas simbólicas que se estabelecem, sempre a partir da

fragmentada, mal uso de verbas, altos índices de evasão e de reprovação, deficiências pedagógicas, etc. Somente a partir de 1959 no Rio Grande do Sul, durante o governo de Leonel Brizola é que foram adotadas medidas visando reverter tal quadro educacional (Como por exemplo, a criação do “Serviço de Expansão Descentralizada do Ensino Primário”; instituição da “Comissão Estadual de Prédios Escolares – CEPE”; contratação de novos professores; implementação do sistema de bolsas de estudo, etc.).

⁷⁸²O ensino era considerado de alta qualidade e a organização das escolas profissionais uma referência para outras iniciativas semelhantes no Brasil e na América do Sul. Por isso, todo ano as escolas profissionalizantes recebiam pessoas interessadas em conhecer o sistema de ensino empregado, como eram empresários, representantes de corpos diplomáticos, intelectuais, representantes dos Ministérios da república, inspetores regionais de ensino, etc. Da mesma forma, era comum a presença de ministros e secretários de Estado do Brasil e do Rio Grande do Sul, bem como autoridades de outros de países. (Entre outros Relatórios da COOPFER, ver o dos anos de 1936, p. 22; 1938, p. 6; 1940, p. 17).

tensão entre resistência e contra-resistência”. Seria, então, o que Thompson aponta como um processo de "circularidade cultural" (p. 14).

Os ferroviários gaúchos, nesse sentido, intercalaram entre seus afazeres profissionais e a vida familiar inúmeras atividades de recreação e lazer. Juntamente com as ações assistenciais e culturais, como os grupos teatrais e criação de bibliotecas⁷⁸³, organizaram uma série de entidades voltadas ao lazer, exemplo que foram os clubes recreativos e futebolísticos. Numa época em que apenas o rádio servia como meio de informação e entretenimento à população em geral, e mesmo assim muitas famílias não tinham acesso a esse meio de comunicação, outras alternativas de lazer foram buscadas.

Por isso, desde o século XIX, nos principais núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul, passou a ser comum a fundação de “sociedades recreativas”, representativas de classes sociais, categorias profissionais, grupos étnicos, e interessados nas práticas desportivas, ações culturais e também políticas. Exemplo disso ocorreu em Santa Maria com a criação de entidades como a dos ruralistas, dos alemães, dos negros, dos italianos, dos caixeiros-viajantes, dos empresários do comércio, dos esportes da caça, do tiro, da pesca, do bolão, do tênis, e até mesmo com as Lojas Maçônicas e suas atividades políticas e culturais. Espelhados nessas iniciativas, muitas sociedades recreativas e desportivas foram fundadas pelos ferroviários⁷⁸⁴.

A primeira entidade erigida pelos ferroviários na cidade foi a “Sociedade Recreativa Ferroviária 13 de Maio”, acontecimento ocorrido em 13 de maio de 1903, cuja sede foi estabelecida na Rua “Silva Jardim”. Numa época em que ainda eram muito acentuadas as diferenças étnicas, essa entidade reunia entre seus associados apenas a comunidade ferroviária de trabalhadores afro-brasileiros e seus familiares. Esse evento demarca a expressividade dos afro-brasileiros que atuavam nas ferrovias gaúchas, e que

⁷⁸³Conforme consta em ofício do Vereador Soel Maciel de Oliveira, no ano de 1952 foi inaugurada a biblioteca “JOÃO CARLOS MAURA”, em homenagem ao ferroviário e cooperativista falecido, por iniciativa dos conferentes da Viação Férrea. No dizer do vereador: “(...) o que vem provar a disposição de aperfeiçoamento cultural de que está possuía essa parcela valorosa da nobre classe ferroviária”. (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Vereador Soel Maciel de Oliveira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 jun. 1952).

⁷⁸⁴Em Santa Maria, entre outros clubes, destacavam-se aqueles ligados aos setores mais expressivos da sociedade local, que congregavam empresariado, profissionais liberais, comerciários, militares e a elite rural. Tais como a “Sociedade Concórdia” (1866), “Caixeiral” (1886), “Santamariense” (1887), “Avenida Tênis Clube” (1916), “Comercial” (1923), “Associação Tradicionalista Estância do Minuano” (1956), e outros populares, como “Grêmio dos Sub-Tenentes e Sargentos da Brigada Militar” (1942) e “Sociedade Recreativa Bela União” (1950). Em geral, os ditos clubes populares foram fundados por ferroviários.

pela segregação existente buscaram constituir espaços próprios de convivência social⁷⁸⁵.

Isso também se comprova pelas fotografias existentes dos diferentes setores de trabalho da Viação Férrea. Percepção que nos permite afirmar que a empresa foi uma das pioneiras do setor público gaúcho a absorver esses recursos humanos como mão-de-obra, garantindo-lhes rápida inserção social e reconhecimento profissional.

Em 15 de novembro de 1914 foi criada a “Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”, situada em prédio localizado na Rua “Dr. Vauthier”, em frente da sede da COOPFER. A “Associação”, uma forma reduzida de sua identificação pelos ferroviários, foi por muitos anos um dos clubes mais importantes da cidade de Santa Maria, tanto pela categoria que o constituiu, a “elite ferroviária”, quanto pelas atividades sociais realizadas pelo seu quadro de sócios. Nesse local, também foram sediados eventos políticos, e que diziam respeito aos interesses profissionais dos ferroviários, dos mais importantes⁷⁸⁶.

O que realmente prevaleceu na vida dessa entidade foi a utilização de seus espaços para o lazer dos trabalhadores da VFRGS. Nos seus salões aconteceram os carnavais mais concorridos da cidade por muitos anos. Além das “reuniões dançantes” que possibilitavam a participação dos jovens, diversos esportes eram praticados na sua sede, tais como xadrez, dominó, dama, bocha, bilhar, ping-pong e bolão. Como afirma Bartolomeu Ceccin Segundo, empresário residente na “Vila Belga”, (...) durante os bailes de carnaval, saíam daqui grandes alegorias e o clube disputava os concursos da mais bela santa-mariense, sempre obtendo bons resultados⁷⁸⁷. Wanda Maria Portalet, filha de ferroviário, enfatizando o sucesso das festas carnavalescas, lembrou que “(...) em 1948, houve uma explosão do nosso clube social (...). Esse ano foi um show para o clube dos ferroviários, em todos os sentidos”⁷⁸⁸.

Além da “Associação”, por muito tempo considerado um clube onde participavam integrantes da “elite ferroviária”, outras entidades de lazer e recreação se destacaram

⁷⁸⁵O primeiro clube de afro-brasileiros de Santa Maria, não necessariamente integrado por ferroviários, foi o “Clube Sociedade União Familiar” fundado em 1896, como consta no capítulo 1.

⁷⁸⁶Talvez por isso, Bak (1998) tenha confundido a entidade recreativa como associação política de luta dos trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul na segunda década do século XX.

⁷⁸⁷In: **Memória Cidadã: Vila Belga** (2002, p. 104). Entre os blocos mais conhecidos dessa entidade se destacavam “Os ciganos” e “Os aristocratas”. Afora estes, também o bloco ferroviário de rua “Escravos do Amor”.

⁷⁸⁸Rainha do carnaval pela “Associação” nesse ano de 1948 (In: Rio Grande do Sul. Secretaria de Estado da Cultura. Centro de História Oral. **Memória Cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: SEDAC/CHO, 2002).

como representativas dos operários. Aqueles conhecidos como “graxeiros”, que normalmente atuavam nas oficinas, via permanente e depósitos. Entre elas, uma muito considerada pelos ferroviários localizava-se no Bairro Itararé, na Rua “Anita Garibaldi”, foi criada em 21 de abril de 1927. Por isso, a partir de então foi denominada “Sociedade Recreativa Ferroviária 21 de Abril”. No local, especialmente frequentado por operários especializados das Oficinas Centrais, também aconteciam bailes carnavalescos dos mais prestigiados, além de “festivals do chope” e “festas do imigrante”, iniciativas que bem caracterizam a influência cultural dos alemães e italianos entre os ferroviários⁷⁸⁹.

Também nas vilas foram fundadas entidades de lazer, como foi o caso do “Grêmio Recreativo Ferroviário Riograndense” criado em 08 de abril de 1933, localizado na Vila “Schirmer”, clube cujo quadro social predominante eram os trabalhadores ferroviários mais humildes, o que também parece ter sido o caso da “Sociedade Recreativa Cruzeiro do Sul” fundada no ano de 1949, junto à linha da fronteira, situado na Rua “Coronel Valença”.

Em 1952 foi fundado o “Clube do Telegrafista Sul-Riograndense” localizado na Rua “Silva Jardim”, no Bairro do “Rosário”. No local foi construído um “Parque Recreativo”, espaço que além de áreas para a prática de esportes contava com salas amplas para atividades sociais. Entre elas, as mais importantes eram a “Semana do Telegrafista” e a “Festa Samuel Morse”, que aconteciam anualmente no mês de maio. Com as atividades sociais, desejavam os telegrafistas unificar a “classe”, tornando-a “grande e respeitada, pela expressão moral de arrancá-la do anonimato”. Assim, tornaram-se tradicionais os encontros desses profissionais, que julgavam ser um meio dos *morsistas* buscarem a unidade, “num amplexo de fraternidade e elevação moral”⁷⁹⁰.

Contudo, a mais importante data comemorada pelos ferroviários acontecia anualmente em 31 de outubro, no “dia do ferroviário”, sempre marcada por inúmeras atividades festivas⁷⁹¹. Durante uma semana aconteciam eventos que contavam com

⁷⁸⁹Na sua sede existiam espaços para desportos, como áreas para futebol de salão, bocha e bolão.

⁷⁹⁰Cf. Ofício “Proclamação a todos os Telegrafistas do Rio Grande do Sul”. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 07 jul.1952.

⁷⁹¹A esse respeito, Horowitz (1985, p. 25-26) comenta sobre situações correlatas entre os ferroviários argentinos. Trabalhadores que comemoravam três datas nacionais (duas da fundação de suas entidades representativas, ou seja, “La Fraternidad” e “Unión Ferroviária”, e o dia primeiro de maio). Como salienta o autor: “En el plano local, em cambio, las celebraciones eran de mayor magnitud. A menudo se organizaban almuerzos o cenas em los que se pronunciaban discursos, seguidos por reuniones danzantes. En otras ocasiones había, además de los discursos, espetáculos musicales, recitados de poesias, proyecciones cinematográficas o representación de obras teatrales geralmente sobre temas laborales”. Da mesma forma, na Argentina, faziam jogos de futebol entre equipes ferroviárias e outras consideradas importantes. Também ofereciam “banquetes” para homenagear servidores transferidos e autoridades

grande afluência desses trabalhadores e seus familiares, nos diferentes locais onde eram realizadas. Também nesses dias o comparecimento de autoridades municipais e estaduais se dava de forma expressiva, pois eram especialmente convidadas para os festejos, momento em aconteciam as articulações em vista dos interesses da “classe”.

Para isso não faltavam memoráveis churrascos animados por discursos. Por exemplo, nas comemorações de 1953 foi emitido um convite para a Câmara de Vereadores de Santa Maria para uma “grande concentração da classe” no estádio do Rio Grandense Futebol Clube⁷⁹². Na programação constava uma recepção aos “convidados especiais”, às 10 horas na gare da estação. Eram esperados os deputados estaduais e federais comprometidos com os interesses da “classe”, além de dirigentes da VFRGS e representantes do poder executivo estadual que se deslocavam de Porto Alegre.

Geralmente estas festividades contavam com expressiva participação de público. Durante o período vespertino os convidados eram levados para conhecer outros próprios ferroviários, ou assistir eventos das programações desportivas, até o momento de acontecer as despedidas de retorno, novamente na estação férrea⁷⁹³.

Em outro exemplo, temos no ano de 1955 um ofício enviado pela “União dos Ferroviários Gaúchos” (UFG) à Câmara de Vereadores de Santa Maria, em que constava uma programação que incluía uma semana de atividades para comemorar o “Dia do Ferroviário”. Entre elas, destacavam-se: torneios entre seções da VFRGS, de futebol, bolão e de ping-pong; corrida rasa de 100 metros; cabo de guerra; corrida do ovo, do saco e com carrinho de mão em 50 metros; uma partida oficial entre o Rio Grandense Futebol Clube e o Nacional Atlético Clube de Porto Alegre; uma salva de foguetes para todos os ferroviários ativos e inativos; inauguração de placas de nomes de duas ruas de colegas falecidos (Carlos Lauda e João Carlos)⁷⁹⁴; um coquetel para os patrocinadores do evento; Hora da Arte na “Sociedade 21 de Abril”, com o “Grupo Teatral Ferroviário

sindicais, e realizavam “excursões campestres”. Na atualidade encontramos o “dia do ferroviário” comemorado nos meses de abril, setembro ou outubro, em diferentes dias.

⁷⁹²Nome do clube conforme o timbrado em sua documentação.

⁷⁹³Conforme consta em ofício do senhor Fernando Pereira, da Comissão Organizadora do “Dia do Ferroviário” (In: CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 out. 1953).

⁷⁹⁴Muitas ruas da cidade de Santa Maria, especialmente aquelas próximas ao entorno das ferrovias, receberam nomes de trabalhadores ferroviários, como forma de homenagem àqueles mortos em serviço ou por terem se destacado nas lutas de fortalecimento da “classe”.

Itararé”, ligado ao Círculo Operário Ferroviário; e o encerramento com um grande baile de confraternização na Associação dos Empregados da Viação Férrea⁷⁹⁵.

Na semana de comemoração praticamente todas as entidades recreativas realizavam eventos com esse intuito. Os bailes e os jogos de futebol constituíam as atividades de lazer mais apreciadas. O mesmo acontecia em relação ao dia “1º de maio”, quando os ferroviários além de comemorar a data universal homenageavam as pessoas consideradas bem-feitoras da “classe”. Um exemplo disso foi a criação da “Sociedade Ferroviária 1º de Maio – Cel. Valdetaro”⁷⁹⁶, uma distinção ao ex-diretor da VFRGS nos de 1940 e 1941. Entidade que até os dias atuais se reúne para esse tipo de evento festivo⁷⁹⁷.

Quanto à parte desportiva os ferroviários eram apreciadores de praticamente todos os esportes praticados na época, mas sem dúvida o de maior enlevo era o futebol de campo⁷⁹⁸. Tanto que em 07 de maio de 1912 fundaram o seu clube de futebol mais representativo, o “Rio Grandense Futebol Clube” de Santa Maria. Agremiação que se constituiu num dos clubes mais antigos voltado à prática do futebol no Rio Grande do Sul⁷⁹⁹.

Esta equipe foi campeã santa-mariense e da região central por vários anos, destacando-se especialmente na sua rivalidade com o “Esporte Clube Internacional” (1928), agremiação cuja base eram os servidores públicos municipais e dos correios e telégrafos⁸⁰⁰. A criação do Rio Grandense aconteceu antes da COOPFER, e pelo menos nos primeiros anos de suas atividades não teve relações mais diretas com a Cooperativa⁸⁰¹. Depois, com o passar dos anos, tornou-se uma agremiação do primeiro

⁷⁹⁵Idem. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel – Presidente da UFG. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 out.1955.

⁷⁹⁶Tenente Coronel e Engenheiro João Valdetaro de Amorim e Mello.

⁷⁹⁷Outro exemplo foi a SOCIEDADE RECREATIVA “CORONEL BROCHADO”, fundada em 22/08/1949, com sede social a Rua Cel. Valença, Nº. 55. Esta uma homenagem ao Ex-Diretor da VFRGS e Deputado José Diogo Brochado da Rocha, pessoa muito ligada aos assuntos ferroviários.

⁷⁹⁸Segundo consta na história do futebol brasileiro, quando da introdução da bola de futebol no país por Charles William Müller, no ano de 1894, o primeiro jogo aconteceu entre equipes formadas por ferroviários. Tornou-se comum o uso dos espaços das várzeas, localizadas próximas aos seus locais de trabalho, para a prática do esporte nos momentos de descanso (Disponível em: <<http://www.railbuss.com.br/150/>>. Capturado em 12/07/2004).

⁷⁹⁹Ver sobre esse assunto a obra “Quando o Futebol Andava de Trem – Memória dos Times Ferroviários Brasileiros”, autoria de Ernani Buchmann (Imprensa Oficial do Paraná, Curitiba, 2002).

⁸⁰⁰Sobre os clássicos RIO-NAL, ver Machado (1982, p. 137-138).

⁸⁰¹As cores de sua bandeira são o vermelho e o verde. É conhecido popularmente como o “periquito” dos Eucaliptos (denominação de seu estádio).

escalão do futebol gaúcho⁸⁰². A partir de 1920, além de contar com o apoio da VFRGS, empresa que incentivava as práticas desportivas entre seus funcionários⁸⁰³, também recebeu aporte da COOPFER, porque muitos de seus atletas eram funcionários da entidade⁸⁰⁴.

O futebol era considerado pelos seus praticantes e incentivadores como meio de lazer e fator de educação entre os ferroviários. A esse respeito, em 1949 o vereador de Santa Maria, Getúlio Mário Zanchi, comentava no parlamento municipal que “de parte de toda a população santa-mariense que por certo, propugna pelo fortalecimento da raça, pela prática de esportes; (...) ao par de ser um útil meio do desenvolvimento da raça, é ainda o Foot-Ball, um espetáculo social, a que concorrem todos os habitantes apreciadores das lutas desportivas” (sic). Opinião também compartilhada pelo presidente do Rio Grandense Futebol Clube em 1952, Isidoro Lima Garcia, manifestando-se sobre o apoio do poder legislativo às práticas desportivas na cidade de Santa Maria: “(...) evidencia a elevada compreensão das finalidades do esporte, fator decisivo na educação dos povos”⁸⁰⁵.

Dentro desse espírito de lazer e conagração várias equipes foram fundadas por esses trabalhadores, tanto em Santa Maria como nas demais cidades núcleos ferroviários do Estado⁸⁰⁶. Desse modo, eram comuns equipes com o mesmo nome, como o “Rio-Grandense” de Rio Grande, de Passo Fundo, Cruz Alta, de Santa Maria; “Guarani” de Bagé, de Cruz Alta, de Santa Maria. Entre elas a rivalidade era bastante acentuada, sendo corriqueiro os conflitos entre torcedores e apedrejamento de trens que transportavam os times e torcidas quando da realização de campeonatos. As excursões via ferroviária aconteciam em composições especiais, que chegavam a contar com quase dois mil integrantes. Desse modo, numa época de poucas alternativas de lazer,

⁸⁰²Nos anos 50 eram comuns jogos oficiais com as principais equipes do Estado, incluindo-se jogos com Grêmio e Internacional de Porto Alegre. Da mesma forma, aconteciam amistosos da equipe com os grandes clubes paulistas e cariocas. Assim também aconteceu em outros Estados, com equipes como a “Ferroviária” de Araraquara, “Noroeste” de Bauru e “Paulista” de Jundiaí em São Paulo; “Ferroviário” de Fortaleza, no Ceará; “Operário Ferroviário” de Ponta Grossa, no Paraná, etc.

⁸⁰³A VFRGS criou um Departamento Desportivo, possivelmente em 1936, que passou a coordenar todas as iniciativas de esportes dos funcionários da empresa no Rio Grande do Sul.

⁸⁰⁴Numa época em que a profissionalização ainda recém estava sendo implantada, e não havia o pagamento de remuneração aos jogadores, a contrapartida para muitos dos atletas que atuavam nessas equipes era a garantia de um emprego na VFRGS ou na COOPFER.

⁸⁰⁵CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, (s.d.) jul. 1949 e Ofício do senhor Isidoro Lima Garcia. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 dez. 1952.

⁸⁰⁶Em Porto Alegre havia o “Nacional Atlético Clube”; em Cacequi o “Grêmio Apolo Cacequiense”; em Rio Grande o “Sport Club Rio Grande”; em Uruguaiana o “Esporte Clube Ferro Carril”, em Passo Fundo o “Rio-Grandense”, “Nacional” de Cruz Alta, etc.

as famílias conjugavam espetáculos futebolísticos com passeios turísticos, aproveitando essas ocasiões para visitar familiares residentes noutros municípios.

Outro clube de expressão fundado por ferroviários em Santa Maria chamava-se “Guarany Futebol Clube”, criado em 14 de setembro de 1933, e que estava localizado numa área da vila “Salgado Filho”, junto à Rua “Oliveira Mesquita”, zona típica de moradia de operários ferroviários. Além de ser uma agremiação filiada à Federação Riograndense de Futebol, em 1948 encaminhou a Direção da VFRGS solicitação para sua inscrição no Departamento do Pessoal da empresa, no intuito de obter regalias, como foi, por exemplo, o transporte da equipe para a disputa de torneios contra outras equipes ferroviárias.

O “Guarany” também admitia no seu quadro pessoas “não ferroviárias” como associados. Contudo, todos os seus dirigentes deveriam ser funcionários da VFRGS. Assim como nas demais entidades recreativas e desportivas formadas por ferroviários, “(...) o Clube sendo considerado célula base dos ‘desportos’, com altas finalidades patrióticas promoverá sempre festividades cívicas e culturais entre seus associados (...) sem distinção de crenças políticas e religiosas”. De acordo com seus estatutos, era proibido qualquer tipo de manifestação nesse sentido⁸⁰⁷.

Entre outras equipes formadas por ferroviários destacaram-se o “Aliado Ferroviário Futebol Clube”, fundado em 28 de novembro de 1942⁸⁰⁸, e possivelmente como dissidência desta equipe, dois dias depois surgiu o “Aliado Futebol Clube”, com sede em Otávio Lima, nas proximidades das Oficinas da VFRGS do “Km 3”. Certamente esse nome era uma homenagem aos “aliados” da Segunda Guerra. Das duas equipes somente persistiu a segunda, que como clube amador se rivalizava com as demais constituídas por trabalhadores da ferrovia, como por exemplo, o “Esporte Clube Mecânica”, também criado pelos operários das oficinas de Otávio Lima⁸⁰⁹.

⁸⁰⁷GUARANY FUTEBOL CLUBE. **Estatutos**. Santa Maria, 1948. Mais tarde, nos anos 50, ocorreu a fusão do “Guarany” com a equipe do “Atlântico”, formada por operários da fábrica Weissheimer & Irmãos. Surgiu assim o “Guarany-Atlântico Futebol Clube”.

⁸⁰⁸Campeão do “futebol menor” (futebol de várzea) em 1946 e bicampeão em 1947.

⁸⁰⁹O “Aliado” foi campeão varzeano em Santa Maria nos anos de 1945, 1950 e 1955. O futebol de várzea na cidade de Santa Maria era muito popular. Entre os anos 30 e 60 do século passado muitos clubes tiveram destaque, como foram entre outros, o “14 de Julho”, “Taco de Ouro”, “Ideal” e o “Nacional”, consideradas equipes que se rivalizam inclusive com Rio Grandense e Internacional. Entre os muitos “craques” que a várzea produziu destacaram-se “Tarica”, “Albery” e “Oreco”, jogadores que atuaram em grandes clubes brasileiros. O jogador “Oreco”, um “half-esquerdo”, filho de ferroviário, jogou em clubes como o Internacional de Porto Alegre e Corinthians de São Paulo; também fez parte da seleção brasileira, sendo campeão mundial em 1958 na Suécia (Cf. Machado, 1982, p. 155-156; 169-170).

Já em relação às equipes formadas a partir dos interesses de lazer e recreação dos funcionários da COOPFER, foram constituídas seguindo o:

(...) alto espírito associativo [que] preside as atividades dos funcionários da Cooperativa de Consumo, numa demonstração evidente de que comungam dos mesmos sentimentos e dos mesmos ideais. A união e a coesão, também, pontificam numa perfeita conjugação de vontades. Diversas agremiações culturais e desportivas foram criadas e estão influenciando para estreitar mais ainda os laços de amizade e de companheirismo entre os servidores da instituição. E isso concorre fundamentalmente para o prestígio da laboriosa classe⁸¹⁰.

Entre os clubes de futebol o mais conhecido foi o “COOP Esporte Clube”, fundado em 11 de junho de 1943 por funcionários da Cooperativa, voltando suas atividades para o esporte amador. Entre seus associados efetivos somente eram aceitos funcionários da COOPFER, e como contribuintes seus familiares. Segundo os estatutos da agremiação (Art. 17 – alínea “h”), deveria se “evitar, dentro do clube, qualquer manifestação de caráter político ou religioso ou relativo a questões de raça ou nacionalidade”. Além do departamento desportivo, funcionavam também o social e o beneficente⁸¹¹.

Outros clubes ligados à Cooperativa foram o “Grêmio Esportivo Olímpico” [?], constituído por funcionários do armazém central; o “Estrela Vermelha Futebol Clube” (1958), formado por funcionários da Fábrica de Móveis e Estofados do Departamento Industrial do “Hugo Taylor” e o “Grêmio Esportivo 26 de Outubro” (1962), formado por funcionários do sub-armazém de Inspetor Goulart, do “Km 2” da linha da fronteira⁸¹².

Assim como nas entidades recreativas, os ferroviários também usavam o mesmo expediente em relação às desportivas, isto é, crivam agremiações para homenagear personalidades políticas e diretores da estrada de ferro. Um exemplo disso foi o “Grêmio Esportivo Daltro Filho”, destinado às práticas do futebol, vôlei e bocha⁸¹³.

Pelos nomes das equipes, à parte as recomendações restringindo opções políticas, religiosas e raciais, também se pode deduzir que os sentimentos nacionalista

⁸¹⁰MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 66.

⁸¹¹COOP ESPORTE CLUBE. **Estatutos**. Santa Maria, 1946.

⁸¹²MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 66.

⁸¹³Homenagem ao General Manuel de Cerqueira Daltro Filho, interventor do Rio Grande do Sul entre 1937 e 1938, figura muito respeitada pela comunidade de Santa Maria, que inclusive lhe concedeu a denominação de uma rua.

e de valorização profissional, além de preferências ideológicas de seus participantes, despontavam na organização desses times de futebol. Conforme os Relatórios da COOPFER, no item “Entidades Ferroviárias”, sempre constavam referências sobre as “boas relações” entre todas as entidades ferroviárias. Esses registros salientavam especialmente aquelas existentes na cidade de Santa Maria, tanto ao que dizia respeito às assistenciais quanto às recreativas e desportivas⁸¹⁴.

Passado o período do auge alcançado pela VFRGS, com a redução do número de seus funcionários e a posterior federalização, já com a cidade de Santa Maria experimentando um crescimento bastante significativo, outras opções recreativas foram oferecidas por novas entidades, ou mesmo pela reformulação de muitas das antigas existentes. Assim, a maior parte dos clubes de futebol formados por ferroviários deixou de atuar, ou foram abertos à participação de outros segmentos sociais, como é o exemplo do “Aliado Futebol Clube” que ainda na atualidade compete no futebol amador local. Até mesmo o Rio Grandense Futebol Clube, como equipe profissional, durante muitos anos teve encerrada sua participação nas competições estaduais, voltando somente a atuar no ano de 2001.

Quanto aos clubes sociais, a maioria deles ainda está em atividade, porém com outro perfil de associados, e muitos vivem sérias dificuldades financeiras no momento. O “13 de Maio” e o “21 de Abril” fecharam suas portas, e ainda resistem a “Associação” e o “Grêmio Ferroviário”, com muitas restrições de funcionamento⁸¹⁵.

⁸¹⁴O “Clube de Atiradores Esportivo” (1920), situado na Rua “Casemiro de Abreu”, no bairro “Perpétuo Socorro”, mesmo tendo sido uma sociedade fundada pelos alemães, voltado à valorização das tradições recreativas e desportivas germânicas, também pode ser considerado uma sociedade recreativa ferroviária. Nas proximidades desse local residiam inúmeras famílias de origem alemã, e muitos chefes dessas famílias eram trabalhadores ferroviários. Essa entidade ganhou projeção através de seus quadros de tiro e equipes do grupo de bolão “Avante”.

⁸¹⁵Segundo depoimentos dos ferroviários aposentados Paulo Renato Silva da Conceição e Vandro de Jesus Machado Martins (In: **Memória Cidadã: Vila Belga**, 2002, p. 106-105), a partir dos anos setenta, já na fase da RFFSA, os ferroviários realizavam anualmente em Santa Maria uma olimpíada ferroviária denominada de “Ferríades”, que congregava os trabalhadores de todo o Rio Grande do Sul através de atividades esportivas. Essa olimpíada foi praticamente o último grande evento desportivo realizado em comum pela categoria.

3.1.6 O Alquebramento Progressivo da COOPFER

No final dos anos da década de 1940 começou a despontar com maior intensidade o problema que seria crucial no sustento da COOPFER, ou seja, o não pagamento, integral ou total, por parte da VFRGS dos valores descontados mensalmente em folha de salários dos associados da Cooperativa. Entre tantas dificuldades que essa situação criava estavam as de compra de mercadorias à vista, tendo que se sujeitar a Cooperativa às imposições de maior preço e ônus de juros de mora.

Para se ter uma ideia do tamanho do problema, que também refletia o início da crise da VFRGS, somente em 1949 o pagamento de juros de mora da VFRGS à Cooperativa alcançou o valor de Cr\$ 1.286.504,10, de uma dívida que alcançou Cr\$ 21.594.006,40 no mês de dezembro daquele ano⁸¹⁶. Assim, os reflexos da precariedade financeira da VFRGS começavam a gerar também uma crise na Cooperativa, até então muito sólida, se levado em conta o comparativo entre seus créditos e suas dívidas.

Situação que ainda se sustentava devido à credibilidade da entidade ferroviária no mercado financeiro e entre seus fornecedores. Desse modo, conseguiu por mais tempo manter o “bom nome e o prestígio que sempre desfrutou (...)”. Contudo, nessa época já era elevado o montante de títulos encostados nos bancos, vencidos e não pagos⁸¹⁷.

Em 1950 foi acertado um percentual sobre os juros de mora pagos pela Viação Férrea equivalente a 9% sobre o total não repassado à Cooperativa. Essa medida somente resolvia em parte o problema. Mas, como não havia constância desses pagamentos, a Cooperativa ficava sempre no aguardo da liberação do financeiro para poder saldar suas obrigações. Porém, o mais grave da situação estabelecida, é que a entidade precisava buscar aporte no sistema bancário, onde era obrigada a pagar juros de 12% sobre o montante obtido. Somente nesse ano o prejuízo da COOPFER, em função do “desacerto” de contas, alcançou a soma de Cr\$ 629.098,50 a ser absorvido pelo seu balanço geral⁸¹⁸.

⁸¹⁶Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1949**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1950, p. 6 e 10).

⁸¹⁷Idem. **Relatório de 1950**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1951, p. 3, 6 e 9.

⁸¹⁸Ibidem, p. 7 e 12.

Em 1952, a dívida já alcançava Cr\$ 42.759.769,90. Pressionado pela opinião pública em geral, o governo estadual se comprometeu a encaminhar soluções ao problema, reconhecendo que a situação da Cooperativa era decorrente dos reflexos da crise financeira vivida pela VFRGS⁸¹⁹. Mas, conforme COOPFER (Relatório de 1952, p.7), nota-se que a direção da Cooperativa já encarava a situação com certo conformismo, pela falta continuada de repasse de recursos, que adia ano após ano o pagamento dos débitos.

Sobre isso, o Vereador de Santa Maria, e também funcionário da COOPFER Rubens Corrêa Krob, solicitou que a Câmara de Vereadores encaminhasse ao Governador Ernesto Dornelles e ao Diretor da Viação Férrea, o engenheiro santamariense Pérsio Reis, um ofício solicitando a “possibilidade de ser resgatada a dívida da V. Férrea para com a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Ltda., por intermédio do Banco de Crédito Cooperativo ou mesmo do Banco do Brasil, a título de empréstimo, resgatável em 5 ou 10 anos pela Viação Férrea”⁸²⁰. Veja-se a que ponto a situação chegou.

Em 1954, tentando se adaptar às instabilidades da economia brasileira, foi aprovado um novo Estatuto para a Cooperativa, que em verdade era uma reforma do vigente até então, e que trazia como novidade a criação de um “Fundo de Desenvolvimento”⁸²¹. Medida um tanto quanto paradoxal, que tinha a boa intenção de aplicar verbas em reformas do patrimônio da entidade, porém num período de exiguidade de recursos e de muitos compromissos bancários vincendos. Em verdade, os seus dirigentes acreditavam no potencial do quadro de associado que em 1956 atingira o número 20.253 pessoas, cuja integralização de cotas poderia reunir o capital necessário para a manutenção da Cooperativa⁸²².

Em 1956 a COOPFER conseguiu certa recomposição das suas finanças com o decréscimo da dívida da VFRGS que, no entanto, atingia ainda a quantia expressiva de Cr\$ 31.168.942,10. No ano seguinte, obteve por lei estadual a elevação dos juros de

⁸¹⁹Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1951**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1952, p. 10).

⁸²⁰Idem. Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 set. 1952.

⁸²¹COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1954**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1955, p. 6).

⁸²²Conforme COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957, p. 4), em 1954 com a reforma estatutária houve o aumento do valor de contribuição dos sócios para formação de capital. Para se ter uma ideia do problema, em 1957 a COOPFER contava com 20.440, mas apenas 613 haviam feito a integralização dos seus capitais.

mora recebidos da VFRGS que passaram de 9 para 12%⁸²³, medida que em parte equilibrava os prejuízos até então existentes na relação com os bancos.

Em 1958, depois de muitas campanhas junto aos sócios foram integralizados os capitais de 2.439 pessoas, de um universo de 19.909. Número que por seu lado já dava mostras da diminuição do quadro associativo em relação aos anos anteriores, ocasionado por mortes ou exclusão de sócios.

Nesse ano voltou novamente a polêmica sobre a questão funcional dos ex-trabalhadores de Carros Restaurantes e Revisteiros, serviço não mais oferecido pela Cooperativa em parceria com a VFRGS. Porém, os trabalhadores daqueles serviços julgando-se prejudicados, até mesmo porque não era clara a sua situação funcional e legal, entraram com um processo judicial contra a COOPFER. Parte dos sócios, como os dos núcleos de Porto Alegre e Diretor Pestana, por seu lado também entraram na justiça tentando sustar a decisão da Assembleia Geral que propôs resolver o problema, mas que traria para entidade “altos custos sociais”. Com a promessa de auxílio financeiro da VFRGS para esse fim, a Cooperativa ofereceu aos ex-funcionários as seguintes possibilidades para resolver a demanda judicial: readmissão do pessoal como funcionários da Cooperativa, com o pagamento integral de todos os direitos, ou indenização conforme a lei e o não reaproveitamento dos mesmos⁸²⁴.

Pela quantidade de problemas que a Cooperativa vinha acumulando nos últimos anos, o Relatório de 1959 dá bem a dimensão estrutural do momento da entidade, como se percebe no excerto a seguir:

Hemos encontrado, no decorrer do exercício, óbices de maior monta, no trato dos negócios, nas esferas administrativa e social, oriundos, em parte, da insatisfação visível no panorama nacional com raízes na incontrolável ascensão do custo de vida e conseqüente aviltamento da moeda.

[...] As poucas esperanças de uma solução expedita tornam a crise ainda mais angustiante, quando, ao que se depara, inexoravelmente, todas as atividades dos setores de trabalho se ressentem da liberdade de uma ação desembaraçada, cerceada, as mais das vezes, pela carência de recursos.

⁸²³Idem. **Relatório de 1956**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957, p. 7. Lei Estadual Nº. 3.114, de 25/01/1957.

⁸²⁴COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1958**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1959, p. 3-5). O que a Assembleia Geral havia deliberado em Sessão Extraordinária, realizada em 25 de julho de 1958, dizia respeito a uma autorização para que a Cooperativa, em caso de necessidade, poderia vender algum patrimônio da entidade ou contrair empréstimos para cumprir o acerto com os ex-funcionários e assim encerrar a demanda judicial. Resolvida a questão, a COOPFER deveria pleitear junto a Viação Férrea o ressarcimento de 50% dos custos, em função da existência da parceria ter sido firmada há muitos anos.

[...] A Cooperativa atravessa, no momento, emergência digna do mais acurado empenho em vê-la desembaraçada das amarras que lhe tolhem o movimento, quando a falta de disponibilidade de recursos à altura das necessidades embaraça-lhe a ação⁸²⁵.

Em resumo, faltavam capitais necessários para o cumprimento de todos os compromissos da entidade, muitos assumidos ao longo de anos, como eram aqueles das ações assistenciais, ou seja, que diziam respeito às escolas e serviços médicos. Ou, outros de curto prazo, como o abastecimento dos armazéns e farmácias, numa fase também considerada crítica do país, abalado pelo alto custo de vida e inflação desenfreada⁸²⁶. O consolo, já em tom de preocupação e mágoa, era que apesar de tudo, conforme a palavra manifestada pelos dirigentes da COOPFER, "(...) a classe ferroviária, graças a sua unidade e ao seu espírito de luta, desfruta hoje de um padrão de vida que, em relação às demais classes, pode ser considerado como superior ou médio"⁸²⁷.

Começava, a partir de então, o período de acanhamento e de retração da COOPFER, o que se demonstrava pela diminuição do seu quadro associativo, que em 1960 estava composto por 18.861 sócios ativos e inativos. Sofria então a entidade um progressivo processo de descapitalização, reconhecido inclusive pelo governador do Rio Grande do Sul, engenheiro Leonel de Moura Brizola, preocupado na época com o futuro da Cooperativa. Afinal, como relatam seus diretores, "a inflação, o aviltamento de nossa moeda, a produção parca e desorganizada de bens do consumo e outros males decorrentes de nossa estrutura social, da falta de autonomia e de desenvolvimento independente da economia nacional, contribuem para dificultar o cumprimento, por parte de nossa Cooperativa de seus objetivos sociais e estatutários"⁸²⁸.

Para tentar amenizar um pouco as dificuldades da COOPFER (Relatório de 1960, p. 5), o governador Brizola através da promulgação da Lei Nº. 3.996, de 22 de novembro de 1960, providenciou o pagamento de juros de mora devidos pela VFRGS, equivalente ao período dos anos de 1954 a 1957, num montante de Cr\$ 3.877.000,00. Da mesma

⁸²⁵Idem. **Relatório de 1959**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial "Hugo Taylor", 1960, p. 3.

⁸²⁶Conforme Silva (1965), a COOPFER contava em funcionamento com 15 armazéns, 14 farmácias, convênios com 195 escolas particulares, 57 escolas turmeiras, 4 grupos escolares, um ginásio industrial ("Hugo Taylor"), hospital com 54 leitos e mais 30 em construção, uma padaria e fábrica de bolachas, uma alfaiataria, uma fábrica de sabão, um fábrica de massas, uma fábrica de móveis, uma torrefação e moagem de café, uma tipografia e uma fábrica de confecções.

⁸²⁷Idem. **Relatório de 1960**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial "Hugo Taylor", 1961, p. 3.

⁸²⁸Ibidem. Para se ter uma ideia da inflação na vida da Cooperativa, em 1962 a concessão de aumento nos salários dos empregados alcançou 375%, e visava repor perdas do período entre os anos de 1959 e 1962 (**Relatório de 1962**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1962, p. 5).

forma, através do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul) aumentou a conta especial da Cooperativa de Cr\$ 2.000.000,00 para Cr\$ 7.500.000,00, para que a entidade pudesse recompor seu crédito que se encontrava a descoberto.

O fato derradeiro determinante da agonia da entidade, depois da absorção dos últimos esforços do seu quadro social, foi a intervenção sofrida por ordem do III Exército nos primeiros meses após o golpe militar de 1964. Momento em que aconteceu a extinção temporária do Conselho Fiscal e das representações das delegações dos núcleos ferroviários. Segundo o interventor, Cel. Dátero De Lorenzi Maciel, a situação da COOPFER em 1963 era “calamitosa”, com “injustificável descontrole nas despesas gerais, além de outros fatores”. Por isso, sua interventoria visava promover a “austeridade” para a recuperação futura da Cooperativa⁸²⁹.

Na pressa de alcançar esse propósito, parece que o interventor esqueceu de analisar os relatórios da Cooperativa anteriores a 1964, para assim poder verificar que tal “austeridade” já vinha sendo colocada em prática pelo menos desde 1945. Nesses relatórios poderia ter observado que um dos principais fatores determinantes da situação “calamitosa” decorria da falta de responsabilidade dos governos estadual e federal em cumprir suas obrigações para com a entidade. Isso feito, o interventor teria certamente buscado outros motivos para justificar a quebra de autonomia da COOPFER.

Em verdade, a intervenção fazia parte de um grande jogo de cena previamente programado. Conforme COOPFER (Relatório de 1964, p. 3-4), “(...) o Conselho de Administração eleito na forma estatutária, para o período de 1963/1966, foi deposto, no dia 13 de abril de 1964, por determinação expressa do Excelentíssimo Senhor Comandante do III Exército, em virtude de graves implicações daqueles administradores com a causa da Revolução de 31 de março”. Agora os motivos estão mais evidentes, pois objetivamente aponta a interventoria que existia “desmandos administrativos e atos de subversão”.

Para *comprovar* os fatos, uma “comissão de sindicância” apurou as “denúncias de irregularidades” através de 21 processos que foram enviados à Justiça. Entre eles, 18

⁸²⁹Idem. **Relatório de 1963**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1964, p. 3; 10.

eram por corrupção, com a alegação de negócios mal feitos para a compra de carne e utensílios, e 3 por subversão⁸³⁰ **[grifo meu]**.

Outro ponto muito questionado foram os cheques pré-datados e sem fundos, emitidos pelos antigos administradores. Bem se vê que a interventoria esqueceu de verificar a relação da COOPFER com os bancos, que visavam cobrir fundos da falta de financeiro causado pelo não repasse de verbas dos associados, retidas pela VFRGS, o que determinava a renegociação dos prazos de pagamentos das contas de tudo que era consumido pela entidade, inclusive serviços e débitos bancários.

Demonstrando sua *competência*, o interventor conseguiu um empréstimo junto ao governo federal, com a intermediação da RFFSA, no montante de Cr\$ 680.000.000,00, e com a vantagem do não pagamento de juros⁸³¹. Estavam à disposição agora as verbas que anteriormente haviam sido imploradas pelos dirigentes *subversivos* para sanar a COOPFER, e que não foram liberados. Recursos que na prática não constituíam favor, porque haviam sido descontadas dos sócios e não repassados pelos governos⁸³² **[grifos meus]**.

Se por um lado a COOPFER recebia recursos, o que aparentemente significava a *competência* do interventor e *boa vontade* do governo militar, por outro lado começava a funcionar um torniquete de asfixia progressiva sobre a entidade. Pela Portaria Nº. 122/65, de 5 de julho de 1965, foi determinada a redução do desconto consignado em folha dos trabalhadores da RFFSA, que passava de 90 para até 70%. Com isso, desejava a administração da RFFSA que os servidores recebessem em espécie um líquido de 30% para poderem utilizar em outros estabelecimentos que não apenas a Cooperativa **[grifos meus]**.

Entretanto, como reflexo lógico de tal medida, na ótica dos novos administradores da Cooperativa essa limitação causou "(...) a mais profunda repercussão negativa na sua vida econômica e financeira, de vez que suas vendas caíram (...)". Com dinheiro na mão, os ferroviários começaram a sucumbir à tentação de adquirir seus mantimentos nos

⁸³⁰Sobre esses inquéritos, ver os relatos da interventoria em COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1964**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1965, p.10-11).

⁸³¹Em 1961, a muito custo a COOPFER havia conseguido apenas um empréstimo equivalente a 15% desse montante para ser pago em 10 prestações mensais (Cf. COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, **Relatório de 1961**, Santa Maria: Tipografia da Escola Industrial "Hugo Taylor", 1962, p. 5).

⁸³²Idem. **Relatório de 1964**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1965, p. 4.

“supermercados”, sistema de autosserviço orientado que começava a funcionar em todo o país.

Nesse ínterim, visando uma solução para a insolvência crescente da COOPFER, foi ventilada uma *solução salvadora* de cima para baixo, isto é, dos Estados Unidos para o Brasil, do governo benevolente aos *necessitados ferroviários*. Por ideia do Prof. Leopoldo P. da Silva, então Chefe da Assessoria Técnica de Cooperativismo e Planejamento – ATECOP/COOPFER, foi montado um projeto de ajuste da Cooperativa às possibilidades de contar com financiamento internacional por meio do Banco Nacional de Crédito Cooperativo (BNCC) [grifos meus].

Segundo excerto do projeto, denominado pomposamente de “OPERAÇÃO COOPFER – Desenvolvimento Planificado de Projetos e Empreendimentos Geradores de Riqueza”⁸³³:

Enfeixa a “OPERAÇÃO COOPFER”, em seu contexto, uma planificação de projetos, empreendimentos e execução de serviços diversos, geradores de riqueza e desenvolvimento econômico.

Esse trabalho, complexo e de indiscutível significação socioeconômica, foi encaminhado, na devida oportunidade, à USAID – *United States Agency International Development* -, por intermédio do Banco Nacional de Crédito Cooperativo, na Guanabara⁸³⁴.

A ideia era obtenção de recursos estimados em treze bilhões de cruzeiros, a serem reinvestidos na Cooperativa num período de 3 anos, em setores como os de consumo, produção, assistência social e previdência. Com esse aporte financeiro, captado junto ao BNCC, USAID e Governo Federal, por exemplo, pretendiam os novos administradores a construção de “casas populares” e a instalação de uma rede de “supermercados” pela Cooperativa em todos os núcleos ferroviários, utilizando o sistema do autosserviço para vender mercadorias com menor custo aos associados⁸³⁵.

Mas, parece que tudo isso era novamente uma grande cena bem articulada, pois a partir da obrigatoriedade da COOPFER passar a recolher o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS)⁸³⁶, medida não protecionista, ao contrário do que sempre

⁸³³O texto completo pode ser consultado em Silva (1965).

⁸³⁴COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1965**, Santa Maria: Tipografia do Dep. Industrial, 1966, p. 6).

⁸³⁵Cf. Silva (1965).

⁸³⁶Mais informações, ver COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1968**, Santa Maria: Tipografia do Ginásio Industrial “Hugo Taylor”, 1969, p. 4-7).

desfrutou durante os governos ditos “populistas”, seus armazéns perderam a competitividade. No comparativo com seus concorrentes, tudo o que comercializava somente recebia o ressarcimento 90 dias após a venda, ao contrário dos demais que recebiam à vista.

Mesmo tendo adquirido equipamentos para ativar seu processo de “modernização”, com redução drástica de pessoal, fechamento de armazéns e farmácias não lucrativas, a COOPFER começava a se render à realidade que por tantos anos combateu, isto é, não desejar a competição porque não era uma entidade capitalista que visava lucros. A partir de então, sua razão de prestar serviços ao coletivo social dos ferroviários começou lentamente a definhir.

Assim como aconteceu em anos anteriores, como no caso da obrigação da Cooperativa em arcar com obrigações do Imposto de Renda sobre o montante de seus lucros⁸³⁷, a cobrança do ICMS demonstrava que os “velhos tempos” das parcerias com os governos trabalhistas já não vigorava mais. O que outrora foi visto como “privilégio”, resultado do prestígio e dos serviços prestados pela COOPFER, deixava de ser considerado.

Essa nova situação, à semelhança e decorrente do acontecido com a VFRGS, traz à mostra duas questões pontuais: o desmonte de uma grande empresa estatal, isto é, VFRGS (RFFSA), considerada “ineficiente” e “onerosa” aos cofres públicos, cujo coletivo de funcionários era visto como um problema permanente, e a “nova” fase de massificação do transporte rodoviário. Nesse contexto, então, no caso do Rio Grande do Sul, paralelo ao desmonte da VFRGS, aconteceu também o da COOPFER, considerada o principal esteio da força dos movimentos reivindicatórios dos ferroviários.

3.2 Cooperativismo Ferroviário e o “Estado-Providência”

Em toda a história da COOPFER nota-se que a entidade sempre postulou a cooperação com os poderes políticos estabelecidos no Rio Grande do Sul e no país.

⁸³⁷Fato que sempre foi contestado pelos seus diretores, pois eram obrigados a contabilizar nos balanços o que era devido pela VFRGS. O que se demonstrava como mais um paradoxo, porque tinham que pagar imposto sobre valores que não existiam em caixa, apenas nos balanços contábeis (“a receber”).

Suas atitudes de aproximação com esses poderes, no sentido de colaboração, aparentemente disfarçadas pela neutralidade ideológica, são percebidas desde a sua fundação.

Mesmo nos períodos mais difíceis da sua existência, nunca houve qualquer tipo de atitude contestatória ou de rebeldia, nem mesmo em relação à VFRGS, empresa com a qual esteve permanentemente ligada pela dependência de repasses financeiros, e economicamente na relação direta dos empregos gerados pelo setor ferroviário no Rio Grande do Sul.

Certamente que a esse respeito houve uma lógica de compreensão ao longo do tempo, a qual parecia ser a despreocupação dos ferroviários com as questões políticas do Estado e do país. A justificativa estava em que a Cooperativa representava um coletivo de interesses profissionais, não sindicais, o que, portanto, impedia a entidade de tomar qualquer posição política. Apenas se permitiam os cooperativistas àquelas que fossem de interesse social, e assim mesmo dentro de uma relação harmoniosa com a VFRGS e como os governos estadual e federal.

Tal atitude poderia sugerir o que Przeworski (1989, p. 207-208) discute como “aburguesamento” dos trabalhadores, em função da melhoria de suas condições de vida, bem como a “desradicalização” nas ações políticas de oposição ao capitalismo. Contudo, o autor aponta que essa é uma visão empírica, e que outras possibilidades de análise não podem ser negadas. Isso apenas não seria suficiente para “quaisquer inferências a respeito de sua preferência por uma forma específica de organização social”. Isto é, preferências pelo capitalismo, socialismo ou outras formas de sistemas políticos e econômicos.

Fazer política era uma opção individual de cada trabalhador ferroviário, e isso ficou manifesto nos documentos de suas Entidades desde o primeiro momento⁸³⁸. Entretanto, entre lideranças ferroviárias, especialmente aquelas preocupadas com as questões de ordem assistencial, o cooperativismo era a opção desejada, e de preferência convivendo harmoniosamente com o poder vigente. Segundo Przeworski (1989, p. 244; 247), isso decorreu da influência do Keynesianismo, que forneceu os alicerces para o compromisso de classes.

⁸³⁸Cf. Singer (1999, p. 100) essa era uma orientação emanada já nas primeiras iniciativas cooperativistas, como foi como os pioneiros de Rochdale, que na oitava regra da Sociedade apontavam para a neutralidade política e religiosa. Isso se deu no intuito de não excluir os que pensavam de forma diferente.

Em todas as suas formas, o compromisso keynesiano teve por base um programa dual: “pleno emprego e igualdade”, sendo que o primeiro termo significava a regulação do nível de emprego por meio da administração da demanda, em especial a representada pelos gastos governamentais, e o segundo consistia na rede de serviços sociais que compunham o “Estado do bem-estar”. O compromisso keynesiano, portanto, estabeleceu para o governo mais do que um papel ativo da administração macroeconômica. Como fornecedor de serviços sociais e regulador do mercado, o Estado atuava em múltiplas esferas sociais. Os governos desenvolviam programas de emprego de mão-de-obra, políticas de assistência familiar, projetos habitacionais, sistemas de auxílio financeiro, programas de saúde, etc.

Seguindo essa lógica, ainda na fase da sua concepção, anterior a 1913, e ao longo do seu pleno funcionamento por mais de 60 anos, podemos afirmar que a entidade foi passiva nas relações com a *holding Compagnie Auxiliaire-Brazil Railway* e com os vários governos gaúchos que administraram o Estado nesse período. A começar pela sua primeira diretoria, formada predominantemente por funcionários de confiança da direção da companhia belga.

Mesmo que muitos ferroviários tenham aderido desde as discussões iniciais para a organização da COOPFER, praticamente nesses sessenta anos que pesquisamos o funcionamento da COOPFER somente os funcionários ligados aos setores de planejamento e administração da VFRGS exerceram cargos de direção da entidade. Eram geralmente técnicos diplomados ou pessoas experientes de perfil mais conservador⁸³⁹. Poucas são as exceções nesse sentido, como se percebe na nominata das diversas diretorias⁸⁴⁰. Somente nas instâncias intermediárias, como na representação dos núcleos que formavam o quórum das Assembleias Gerais é que participavam elementos com tendências políticas mais avançadas e representantes de todos os setores de trabalho da VFRGS.

Nos anos 50, em função da crise econômica vivida pela Cooperativa, numa época de plena efervescência política no cenário estadual e nacional, como veremos no próximo capítulo, é que algumas lideranças ligadas a “União dos Ferroviários Gaúchos” - uma frente política de defesas dos interesses ferroviários - conseguiram ter mais espaço nas articulações que envolveram os desígnios da entidade.

⁸³⁹Muitos, inclusive, atuaram nas fileiras partidárias *federalistas, republicanas e pessedistas*.

⁸⁴⁰Pode-se verificar a relação na revista MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS (Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963, p. 14).

Assim, ao afirmarmos que o cooperativismo ferroviário foi um meio de harmonização social, porque ao encaminhar e resolver muitos dos problemas substantivos dos trabalhadores ferroviários, o fez como princípio doutrinário. Princípios esses baseados especialmente no pensamento inglês e francês, voltados a busca de alternativas de sobrevivência dos trabalhadores mais humildes, no turbilhão da competição capitalista e nas incertezas do socialismo comunitarista. Mas, também como instrumento dos adeptos às doutrinas positivistas, que desejavam resolver a “questão social” com a inclusão lenta, gradual e pacífica do proletariado no âmbito da sociedade burguesa em ascensão⁸⁴¹.

Segundo Bosi (2001, p. 274), considerando o termo *développement*, em seu sentido de progresso material e social, já presente em Saint Simon e Comte, usado em relação a uma economia planejada e reguladora do desenvolvimento nacional, no que dizia respeito “as classes mais numerosas e sofredoras”, estas seriam incorporadas e protegidas desde que existisse a união entre setores industriais e governos. A instituição de uma *sociedade altruísta* seria a forma de aplacar os ganhos pecuniários da produção e sua transformação em capital. Nessa sociedade haveria um regime próspero e distributivo, que recompensaria com o mérito os fortes, deixando a assistência benévola para os fracos. Afirma o autor: “Nascia, deste modo, o ideal reformista do Estado-Providência: um vasto e organizado aparelho público que ao mesmo tempo estimula a produção e corrige as desigualdades do mercado”⁸⁴² [grifos do autor].

Como analisa Sader (1993, p. 137), em relação ao conceito de sociedade civil emitida por Marx, que se faz apoiado por muitos pressupostos, um deles contribui para a reflexão em foco, isto é, o da “esfera das necessidades”. Como afirma o autor, nela “os indivíduos são homogeneizados pelo denominador comum de suas necessidades; é um campo constituído pela *utilidade* e pelo *valor de uso*, como determinantes do comportamento dos indivíduos”. Portanto, no caso dos ferroviários cooperativistas também temos um “denominador comum”, porque eram bem conhecidas suas necessidades e intenções. Assim, ao conseguirem fortalecer a entidade associativa,

⁸⁴¹Sobre esse assunto ver o texto de Malatian (1990, p.111-119) “O CORPORATIVISMO E A SOCIEDADE HARMÔNICA”, porque também é inegável entre os ferroviários a defesa de seus interesses corporativos, que obrigatoriamente aconteciam como decorrência das “boas relações institucionais com os poderes de Estado” [grifo meu].

⁸⁴²Conforme Bosi (2001, p. 275), foi na Prússia que se adotou pela primeira vez o termo Estado de bem-estar – *Wohlfahrtsstat*. Sobre o “Estado-Providência”, ver também Antunes (2003, p. 40-45).

alcançaram da mesma forma o reconhecimento da sua “utilidade” social [**grifos do autor**].

Portanto, quando nos Relatórios da COOPFER aparecem em sequência críticas e condenação à ganância dos capitalistas, em especial dos “intermediários”, considerados verdadeiros parasitas que somente lucravam com os esforços do trabalhador, seus dirigentes apontam que a produção e a circulação de mercadorias, ou seja, o *laissez-faire* constituía uma prática contrária aos interesses sociais. Em realidade era a mesma crítica outrora feita por Comte, que julgava como funesta o processo econômico que contemplasse apenas interesses individuais⁸⁴³. Por outro lado, para contemplar os interesses coletivos do grupo profissional dos ferroviários, o caminho também não era o socialismo, ou sua derivação considerada pelos dirigentes cooperativistas ferroviários como radical, isto é, o comunismo baseado nas doutrinas de Marx, cujos princípios já eram bem conhecidos antes de 1917.

Como a Cooperativa surgiu e se desenvolveu numa fase de pleno vigor das ideias positivistas no Rio Grande do Sul, adaptadas por Júlio de Castilhos à realidade regional com intuito de transformá-la, e consubstanciadas na Constituição de 1891, cujos seguidores sempre a levaram ao pé da letra, entende-se como aconteceu o devir da COOPFER. Com Borges de Medeiros e Getúlio Vargas grande parte desse ideário foi posto em prática. Como afirma Boaventura de Souza Santos, em sua análise sobre paradigmas da modernidade, “(...) a sociedade é a entidade problemática e, como tal, objeto de reforma; o Estado, esse, é a solução do problema, o sujeito da reforma”⁸⁴⁴.

Seguindo a máxima do “reformular para não mudar nada”, ou pouca coisa, a perspectiva de inclusão do proletariado no seletivo grupo dos até então privilegiados grupos sociais, ou seja, extratos da burguesia urbana e rural, se tornou um atrativo que seduziu os ferroviários, categoria que fazia parte do rol dos que quase nada possuíam até então. Somente a possibilidade de galgar um espaço diferenciado em relação aos demais setores do proletariado, já foi motivo para que esses trabalhadores começassem a imaginar a formação de uma classe distinta. Para os trabalhadores, ou melhor, para suas *lideranças mais esclarecidas*, a Cooperativa seria o instrumento que facilitaria esse intento [**grifo meu**].

⁸⁴³Ibidem, p. 282.

⁸⁴⁴In: Pereira; Wilhelm; Sola, 1999, p. 243.

Já para o governo e para as elites, a Cooperativa seria o meio de inculcar nesses trabalhadores o ideal de que através da colaboração, em suas várias nuances, o operário proletário conseguiria alcançar o que todos desejavam: melhoria das condições materiais e culturais de vida. Por isso, a meta de implantação de armazéns que venderiam produtos de excelente qualidade, com o peso correto e o preço justo; farmácias que financiariam a compra de medicamentos até então inacessíveis aos pobres; educação para reverter a ignorância do trabalhador e de seus familiares; serviços médicos ao alcance de todos; crédito e amparo social para os momentos de incerteza. Nesse sentido, para os patrões, privados e públicos, a Cooperativa seria um dos eficientes meios de estabelecer o controle social sobre o grupo profissional.

O que mais desejariam os ferroviários gaúchos que pensavam que nada tinham? Nem mesmo quando descobriram o poder do coletivo profissional, como ocorreu em 1917, como trabalhadores de um setor estratégico da economia e da defesa nacional, se motivaram majoritariamente a mudar seus rumos. Pelo contrário, reivindicaram, paralisaram, endureceram suas posições em relação às atitudes dos patrões, mas em nenhum momento admitiram publicamente se colocar contra a empresa, contra o governo, contra o sistema político vigente.

Assim, pragmaticamente foram sendo cooptados ou se deixaram cativar pela visão do “estado de bem-estar-social”, despontando como uma “classe ferroviária” emergente, reconhecida entre as demais que eram enquadradas como “classe média”, detentoras de padrão apreciável de vida econômica e cultural. Isto é, como enfatiza Singer (1999, p. 85) em relação à reação da classe operária inglesa do século XIX, “deixando de ser sócio menor das ‘classes médias’ para levantar suas próprias bandeiras, declarando sua independência de classe”.

Com o aporte social dado pela Cooperativa, os ferroviários não tinham mais porque se preocupar com sua condição de proletários em *estado de exploração* [grifo meu]. Como pondera Hobsbawm (1988, p. 259), analisando o caso dos artífices ingleses do século XIX, descritos como lideranças e membros de uma “classe média baixa”, foi através da sua organização “(...) em sindicatos, em associações cooperativas de consumo, em sociedades de auxílio mútuo e de previdência” que conseguiram se distanciar dos demais “operários”, constituindo assim uma “aristocracia operária”. Estas lideranças, então, passaram a ser um modelo para os demais trabalhadores, realidade que por analogia se reproduziu no meio ferroviário em geral.

O ideal reformista do “Estado-Providência”, conforme o entendimento Saint Simon e de Comte, seria “um vasto e organizado aparelho público que ao mesmo tempo estimula a produção e corrige as desigualdades do mercado”. Cujas ideias principais seriam gerar desenvolvimento “no sentido forte de progresso material e social”, em vistas da instauração de uma economia planejada que regulasse o desenvolvimento das nações. Para isso ocorrer, seriam utilizadas, se necessário, os instrumentos jurídicos, o que permitiria intervenções em benefício das “classes mais numerosas e sofredoras”⁸⁴⁵.

O Estado, então, passa a ser o *cérebro da nação*, despontado numa posição central no seio da sociedade, cabendo-lhe estabelecer o regramento sobre cada órgão, de tal modo que nenhum se sobreponha aos demais. Como pondera Boaventura de Sousa Santos, a “forma política mais acabada do reformismo foi o Estado-Providência nos países centrais do sistema mundial e o Estado desenvolvimentista nos países semiperiféricos e periféricos”⁸⁴⁶. Ainda, conforme o autor:

O papel central do Estado nacional na mudança social reformista desdobrou-se em três estratégias fundamentais: acumulação, confiança e legitimação. Através das estratégias de acumulação, o Estado garantiu a estabilidade da produção capitalista. Através das estratégias de confiança, o Estado garantiu a estabilidade das expectativas aos cidadãos ameaçados pelos riscos decorrentes das externalidades da acumulação capitalista, e da distanciação das ações técnicas em relação às suas consequências e, portanto, ao contexto imediato das interações humanas. Através das estratégias de hegemonia, o Estado garantiu a lealdade das diferentes classes sociais e gestão estatal das oportunidades e dos riscos e, nessa medida, garantiu a sua própria estabilidade, tanto enquanto entidade política como enquanto entidade administrativa.

No caso brasileiro, a normalização do reformismo no plano federal começou com Getúlio Vargas, e na esfera estadual gaúcha com Borges de Medeiros. Assim é possível ver nas atitudes e nos discursos desses dois governantes suas intenções de conquista da harmonia social e do não confronto entre as classes.

Getúlio Vargas, formado no positivismo, como o chefe do Estado passou a ser o grande articulador e coordenador das políticas estabelecidas para tratar das carências de cada classe – industriais e proletários, com maior destaque e suplência das oligarquias rurais – fazendo a intermediação dos poderes públicos. Por isso, no dizer de Bosi (2001, p. 287-288), a necessidade, na ótica dos positivistas e dos liberais, da

⁸⁴⁵Cf. Bosi (2001, p. 274-275).

⁸⁴⁶In: Pereira; Wilhelm; Sola, 1999, p. 244-245.

edificação de um Estado “suficientemente forte para mediar tanto os conflitos entre setores das classes dominantes como as tensões entre estas e os trabalhadores”.

Considerando os acontecimentos no Brasil no período de 1935 e 1937, demarcados pela Intentona Comunista, avanço integralista e implantação do Estado Novo, em sua realidade de país desenvolvimentista periférico, Eliana de Freitas Dutra (1997, p. 15) explica que essa fase da história brasileira é marcada pelo totalitarismo. Em função de uma ideologia privilegiadora da imagem do país que possuía uma sociedade indivisa e homogênea, sustentada pelo aporte de um poder político centralizado⁸⁴⁷.

De acordo com a autora, na visão política do *varguismo* predominaria assim, de acordo com a posição dos ideólogos do regime, o imaginário de uma sociedade carente de racionalidade, sendo então necessária a ação do Estado para a tomada das decisões em nome do corpo social. Igualmente, nesse imaginário, despontava a visão do inimigo comum, aquele que propiciará a unidade de luta desse corpo contra as forças do mal, isto é, o comunismo. Nota-se que, nesse momento, que nem socialistas e muito menos anarquistas representavam qualquer entrave aos desígnios do aparato de poder e muito menos as discussões traziam no seu bojo reflexões de princípios liberais.

Por isso, conceitos de trabalho, pátria e moral eram os pilares que asseguravam a coesão do arcabouço social. Com a estabilidade social se obteria igualmente o controle das diferenças sociais. Assim, não foi por acaso que ainda no distante em 1917, a Liga de Defesa Popular de Porto Alegre, após ter se reunido com o governador Borges de Medeiros, demonstrasse satisfação com as negociações de final de greve. Na ocasião, declararam seus dirigentes que em “qualquer emergência estariam ao lado do benemérito Governo do Estado, que tão solícitamente atendia aos justos reclamos do operariado”⁸⁴⁸.

Já a percepção de Borges de Medeiros, expressa através do jornal “A Federação”, era que no Rio Grande do Sul o proletariado já estava incorporado à sociedade, a partir do que assegurava o texto constitucional elaborado ainda na época de Júlio de Castilhos. Ele somente estava colocando em prática o que até aquele momento havia sido teoria.

⁸⁴⁷Disposição totalitária que segundo a autora pode ser entendida a partir de leituras como H. Arendt, C. Lefort e M. Maffessoli.

⁸⁴⁸Citado por Bodea (1980, p. 40-41), com base no Jornal “A Federação”, de 02.08.1917, p. 1.

Dessa macro realidade regional passamos ao caso específico dos ferroviários no “concerto social” dos governos positivistas do Rio Grande do Sul. Conforme COOPFER (Relatório de 1930, p. 9) as relações com a VFRGS demonstravam a que ponto chegava o nível de harmonia e colaboração recíproca, entre a entidade cooperativista ferroviária e a concessionária estatal gaúcha. Exemplo disso foi o reconhecimento da eficiência administrativa da VFRGS que propiciou o deslocamento de tropas do Sul em direção ao Rio de Janeiro, quando do ato de deposição do Presidente Washington Luís.

Para bem aquilatar a competência da atual administração e dos seus dedicados auxiliares, basta atentar para a eficiente colaboração prestada ao surto revolucionário irrompido em Outubro do ano p. findo, quando a Viação Férrea fez transportar para o Estado do Paraná, numa distância de mil e trezentos quilômetros, aproximadamente, em quinze dias apenas, mais de cem trens, com cerca de vinte mil homens das forças militares, serviço esse que abalizados técnicos haviam calculado só poder ser executado num período de dois meses.

Após dez anos de administração estatal, o reconhecimento era de que tanto as linhas quanto o material rodante apresentavam-se em excelentes condições, e que havia, da mesma forma, “o interesse de todo o pessoal ferroviário em acudir ao apelo de seus dirigentes”. Pessoal que obtivera, na visão da direção da Cooperativa, muitas melhorias em relação aos anos anteriores, graças ao amparo governamental e às medidas sociais tomadas no bojo dos interesses de suas entidades assistenciais, como era o caso particular da COOPFER.

A partir de 1930, conforme o disposto em uma série de relatórios anuais é possível de se aquilatar o grau de desenvolvimento das ações sociais da COOPFER, bem como o rol de problemas que teve de enfrentar. Assim, assevera o Conselho de Administração sobre a situação da entidade nesse ano:

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

[...] De outro lado, se por demasiado exíguo o seu salário não lhe permitir o acúmulo de reservas indispensáveis para enfrentar os dias calamitosos, as necessidades sempre crescentes da vida social, tem o indivíduo, pela organização cooperativista, uma economia apreciável, organizada sem nenhum sacrifício, mercê a distribuição dos lucros sociais, proporcionais as suas compras nos armazéns, conseqüentemente na justa medida de sua cooperação para o

desenvolvimento da coletividade, e, do capital limitado que possui, também paulatinamente formado por cotas ínfimas⁸⁴⁹.

O referido Relatório aponta que com a criação do Ministério do Trabalho, as atitudes governamentais visaram atender preferencialmente as “classes laboriosas”, através de leis protetoras ao trabalho e o incentivo à criação de corporações que lhes assegurasse a “defesa plena de seus interesses”⁸⁵⁰.

Nesse sentido, o cooperativismo despontava como uma iniciativa mediadora nas relações entre capital e trabalho, numa época em que as práticas da livre iniciativa liberal vivenciavam sua grande crise enquanto avançavam as doutrinas comunistas, mas que já estavam totalmente descartadas do meio ferroviário pelo trabalho que se fazia especialmente nas escolas e através da postura das direções das entidades sociais ferroviárias. Em COOPFER (Relatório de 1931, p. 3 - 4) consta que,

(...) prefere o cooperativismo realizar uma obra construtora por excelência, feita paulatinamente, mercê o concurso de vontades e energias de todos, sem maiores sacrifícios, de maneira a formar o grande patrimônio coletivo, que desdobra em benefícios comuns.

Ao lado de instituições atuais, capitalistas e individualistas, paralelo às mesmas, num ambiente de cordialidade e de respeito, o cooperativismo desenvolve as suas ideias de economia social, sem quebrar o ritmo de uma civilização grandiosa, apenas fazendo germinar em seu próprio seio um ambiente mais salutar à vida humana, verdadeiro remanso onde o individualismo é impotente para dominá-lo.

O cooperativismo é assim uma escola de ordem, paz e trabalho; nele não se agasalham intuits demolidores, nem ideias subversivas; vencerá necessariamente pela excelência dos seus princípios, que não são utopias vãs, tentativas miraculosas, porém empreendimentos práticos, procurando solver as necessidades crescentes da vida humana em sua contínua evolução.

Notório, então, era o combate ao comunismo e a quaisquer “ideias subversivas”. Mas, por outro lado, evidenciam-se também complacência com o capitalismo e muitas críticas ao individualismo. Tudo em função de que o cooperativismo era o caminho alternativo para o alcance da “civilização grandiosa” que de modo ufanista era assim desejada, pois através do coletivo se alcançava benefícios “sem maiores sacrifícios”, principalmente “num ambiente de cordialidade e de respeito”. Fica aqui reforçado o dito anteriormente por Alfredo Bosi, isto é, o vigor das estratégias de confiança.

⁸⁴⁹COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL DO RIO GRANDE DO SUL (Relatório de 1930, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1931, p. 3-5).

⁸⁵⁰Ibidem, p. 5-6.

Nesse momento, em que uma grande agitação sindicalista invadia todas as classes sociais, o governo cercava com privilégios as organizações sindicais, fomentando-lhes o desenvolvimento a pretexto de arregimentar as classes sociais, através dos conhecidos “pelegos”. Segundo a nova visão de conjuntura daquela época, na concepção da direção da COOPFER (Relatório de 1934, p. 3-4), o associativismo continuava a ser a alternativa, pois “*mutatis-mutandis*, outro não é o ambiente brasileiro da atualidade. [...] Nesta época tumultuada de ideias, nesta efervescência de princípios que agitam as massas, nesta fase confusa da vida dos povos, onde surgem os maiores exotismos, a pretexto de imprimirem novos rumos à vida social, sobe de vulto o mérito do cooperativismo, como doutrina de equilíbrio, de ordem e equidade sociais”.

Passado o período do Estado Novo, mas já numa fase de retomada do populismo com o governo Vargas iniciado em 1951, a ideia de colaboração persiste, e a crítica às “ideias desvirtuadoras” se mantém. Ainda mais numa etapa histórica de radicalização anticomunista em função da Guerra Fria. De acordo com COOPFER (Relatório de 1952, p. 4), “(...) nesta, como em fases anteriores, não nos faltou o apoio encorajador dos Governos que, em sucessivas e contínuas manifestações, têm se revelado grandes propugnadores da causa do maior incremento do cooperativismo na obra salutar de elevação do nível de vida do nosso povo, mormente das classes obreiras, as células vivas do progresso nacional”.

Conforme James Peter Warbase, citado no relatório acima referido, “a função social do movimento cooperativo não é expandir as atividades do Estado político. É promover entendimentos de cooperação voluntária e neutra”⁸⁵¹. Portanto, bem explícitas eram as posições dos dirigentes da COOPFER. Mas seria esse também o entendimento dos ferroviários como coletivo profissional?

Antecipando uma resposta ao questionamento anterior, apontamos uma visão geral da conjuntura em que estavam inseridos os ferroviários no início da década de 1960 no Rio Grande do Sul. Numa chamada de capa do Jornal “Eco Ferroviário”, órgão de divulgação da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, consta:

⁸⁵¹Neutralidade que era uma herança da orientação dos probos de Rochdale, assim como também no caso da venda de produtos “puros e de boa qualidade”, como demonstra Singer (1999, p.102).

Em todos os movimentos reivindicatórios dos trabalhadores os ferroviários gaúchos sempre exerceram papel de preponderante mobilização das massas. Conscientes do lugar que ocupam nas organizações de trabalhadores, são hoje uma força ativa de extraordinária coesão e que acatam, com impressionante unidade, todas as palavras de ordem de mobilização em defesa dos sagrados direitos do povo. Têm, por isso mesmo, nas suas entidades de classe a força motora que impulsiona a sua marcha para uma posição de vanguarda no quadro das organizações classistas de nosso Estado, graças ao alto gabarito de dirigentes inteiramente voltados para os interesses da coletividade ferroviária, acima das dissensões e do vil interesse pessoal que, vez por outra, arma o braço traiçoeiro de um ou outro agente dos inimigos da classe, e que são, inevitavelmente, sepultados na cinza do esquecimento e da indiferença.

Referindo-se às muitas concentrações de ferroviários realizadas em Santa Maria, ponderava o jornal que nas assembleias o comparecimento de ferroviários era maciço. Isso dava “bem a ideia da sua alta consciência de suas responsabilidades de força de classe de vanguarda”⁸⁵². Mas seria essa a real palavra do trabalhador ferroviário como individualidade, ou apenas uma emissão de juízo de “alto gabarito” de “dirigentes inteiramente voltados para os interesses da coletividade ferroviária”?

3.3 Outras Formas de Mutualismo no Meio Ferroviário

Como visto, o mutualismo no meio ferroviário é parte do conjunto das experiências profissionais e sociais compartilhadas pelos trabalhadores ferroviários gaúchos já a partir do final do século XIX. Das práticas iniciais de beneficência advieram preocupações com os momentos de incerteza laboral, especialmente quando os trabalhadores eram demitidos, se acidentavam ou faleciam. Por não possuírem nenhuma garantia trabalhista ou quaisquer formas de assistência social das instâncias governamentais, tiveram anteriormente às práticas cooperativistas as preocupações de ordem mutual.

Para que fiquem claras as terminologias a esse respeito, buscamos em Castelli (1985, p. 40-41) algumas definições. Baseado na *Real Academia de La Língua Española*, o autor apresenta as diferenças conceituais entre “mutualidade”, “mutualismo” e “mutual”. O termo “mutualidade” é uma forma especial e perfeita de associação, baseada na reciprocidade de serviços em relação a casos determinados, cujos riscos são

⁸⁵²1963: ANO DE GRANDES VITÓRIAS DA CLASSE FERROVIÁRIA. *Eco Ferroviário*, Porto Alegre, dezembro 1963, Nº. 1, p.1.

repartidos entre o maior número possível de pessoas. Por sua vez, “mutualismo” é um sistema de mutualidade, ou seja, a prática da mutualidade. Enquanto que o termo “mutual” deve ser aplicado “a lo que reciprocamente se hace entre dos o más personas”⁸⁵³. Ou, conforme “Sitio Social”, uma entidade argentina voltada ao mutualismo⁸⁵⁴:

El sistema mutual fue creado para que las personas, ante una emergencia o necesidad de algún bien o servicio, al que no pueda tener acceso en forma individual, lo pueda hacer mediante la ayuda mutua. Precisamente el valor más importante que sostiene al mutualismo es la Solidaridad. Además de asistir a sus componentes ante una emergencia, tiene como propósito contribuir al logro su bienestar material y espiritual.

Son entidades sin fines de lucro. Se constituyen libremente por personas inspiradas en la solidaridad.

Se financian mediante el aporte de una contribución periódica. Llamada generalmente cuota social, que se abona mensualmente.

Con esta cuota, la Mutual brinda los servicios esenciales a quienes los necesiten. De tal manera, cada asociado, debe pensar que su aporte es absolutamente solidario, porque no lo hace esperando algo a cambio. Sino que será recibido en servicios o bienes por otros asociados que lo necesiten.

De la misma manera, cuando cualquiera de los asociados que no utilicen ningún servicio de la Mutual, necesiten recurrir a ella para ser atendidos, las contribuciones o cuotas sociales del resto, permitirán que el servicio le sea brindado.

[...]

Es tan vasta la cantidad y variedad de servicios que prestan que sería difícil enumerarlos a todos sin tener el riesgo de omitir alguno. Pero podemos afirmar que desde la atención de la salud; otorgamiento de ayudas económicas; otorgamiento de subsidios; servicio de proveeduría, hasta la construcción de viviendas, puede brindar cualquier tipo de servicios y facilitar la adquisición de bienes.

No bojo das iniciativas de cunho assistencial, afora a Caixa de Socorros de 1898, as práticas de mutualismo foram implementadas pelos ferroviários a partir do ano de 1908 no Rio Grande do Sul. Nesse ano foi fundada na cidade de Santa Maria a “Sociedade Amparo Mútuo”, a mais importante entidade administradora de pecúlios do movimento ferroviário gaúcho do século XX. Iniciativa que foi tomada igualmente por ferroviários de outros municípios, com destaque aos de Cruz Alta e Porto Alegre.

⁸⁵³Conforme o autor, “mutualista” é o partidário do mutualismo, aquele que toma parte numa mutualidade. As ditas sociedades mutuais teriam origem ainda no mundo antigo, mas sua retomada no contexto da história contemporânea teria acontecido na Inglaterra, berço da Revolução Industrial, quando as questões de trabalho passaram a ser reguladas pelos *Combinations Acts* a partir do ano de 1799. A revogação dessas normas fez surgir as *Friendly Societies*, ou seja, as sociedades de ajuda mútua, que em verdade, originariamente, conforme aduz Singer (1999, p. 78-79), eram fachadas dos pioneiros sindicatos dos trabalhadores ingleses. Sobre “mutualismo” no Brasil (com enfoque em São Paulo) ver o trabalho de Luca (1990).

⁸⁵⁴Disponível em: <<http://www.mundocoop.com.ar/mutualism/index.html>> Acesso em 10 mar. 2004.

Conforme afirma Petersen (2001, p. 35), ponderando sobre as iniciativas mutuais no meio proletário:

Aí se encontram inúmeras informações sobre as preocupações que povoavam a mente destes trabalhadores no limiar do mundo do capitalismo e sobre as formas com que procuraram prevenir-se das adversidades, onde ressalta um especial cuidado em institucionalizar e regular detalhadamente as condições do mútuo amparo, talvez como garantia de que esta corrente, na qual depositavam parte de sua esperança de fazer frente aos imprevistos, afinal não se rompesse por um elo frágil.

[...] A esta necessidade [de amparo da família após a morte do trabalhador] correspondeu o fenômeno associativo operário mais característico das primeiras décadas da industrialização: o *mutualismo*. Com estas sociedades, o sócio (trabalhador assalariado, artesão e, às vezes, também pequeno proprietário) assegurava seu futuro contribuindo com uma quota que, em caso de infortúnio, dava lugar ao benefício de um subsídio e auxílios diversos e onde não era desprezível a segurança de receber um enterro digno.

Em geral, as sociedades de auxílio mútuo eram destinadas a atender os trabalhadores nas suas necessidades mais urgentes, com a cobertura de custos relativos às doenças, desemprego, invalidez e exéquias. Porém, com o passar dos anos elas foram se “especializando” em determinados serviços. Umas se dedicaram à prestação de atendimento médico-hospitalar, outras ao gerenciamento de fundos de pecúlios, o que na atualidade corresponderiam às cooperativas médicas e às empresas de seguros.

Como coloca Simão (1966, p. 160-161), as associações mutuais surgiram como efeito dos resultados econômicos e sociais da urbanização ocorrida no Brasil ao final do século XIX, em especial nos locais em que a industrialização teve rápido progresso, ou onde os serviços e mercados de bens ganhavam projeção. O autor exemplifica com a realidade do Estado de São Paulo, que no período de 1872 a 1930 viu serem fundadas mais de 60 entidades mutuais, inclusive constituindo uma Federação no ano de 1899.

No caso das ferrovias, destaca o autor acima referido, por iniciativa do empresariado foram constituídas as “caixas beneficentes”. Estas, “(...) não eram, geralmente, associações voluntárias, sendo instituídas por iniciativas dos empregadores e mantidas por descontos compulsórios nos salários e pelas multas aplicadas aos empregados”. Na época, se destacaram em São Paulo também as associações operárias católicas, através de um “mutualismo confessional”⁸⁵⁵.

⁸⁵⁵Ibidem. Sobre esse tema, ver também Silva Jr. (2002).

De acordo com Petersen (2001, p. 35), no Rio Grande do Sul a maior parte das associações mutualistas foram fundadas entre os anos de 1870 e 1890, sendo possivelmente a mais antiga uma de 1877, constituída por imigrantes italianos, denominada de “Sociedade Operária de Socorro Mútuo e Beneficência Vitório Emanuele II”⁸⁵⁶. Como expressa a autora, foram muitas as entidades de cunho mutual criadas por diferentes categorias profissionais ou movimentos políticos no Rio Grande do Sul. Lembramos aqui a dos alemães residentes em Santa Maria, do ano de 1866, referida no capítulo anterior, que também pode ser enquadrada como uma das pioneiras.

3.3.1 As Entidades de “Amparo Mútuo”

Em 11 de outubro de 1908, a constituição da “Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul” na cidade de Santa Maria foi o ponto de partida para que os trabalhadores ferroviários gaúchos começassem a solidificar sua cultura mutualista. A falta de lastro financeiro entre as famílias de ferroviários para cobrir despesas de subsistência dos seus membros, após a morte ou invalidez do “cabeça da família”, motivou a organização desse tipo de entidade sempre muito prestigiada nesse meio profissional.

O “Amparo Mútuo” de Santa Maria, mesmo passando por dificuldades em diversos momentos, constituiu-se na maior administradora de pecúlios entre esses trabalhadores⁸⁵⁷. Dificuldades oriundas das conjunturas econômicas que afetavam os rendimentos dos ferroviários ou pelos abalos sofridos, como foi o incêndio que sinistrou sua sede no ano de 1923, à época instalada junto a Associação dos Empregados da Viação Férrea, fato que causou a perda de grande parte da sua documentação.

Década após década a entidade conseguiu se fortalecer, chegando a reunir quase dez mil sócios no ápice da sua existência nos anos 50 do século passado. Por isso, tornou-se necessária a construção de uma sede administrativa para reunir sua estrutura de serviços. Esse local ficou conhecido entre os ferroviários como o “palácio rosado”,

⁸⁵⁶Sobre essa sociedade ver Marçal (1985, p. 11-12).

⁸⁵⁷Situação que não se alterou quando aconteceu a adoção do “seguro coletivo” pela VFRGS, a partir de 1º de agosto de 1934, com a contratação de empresas privadas para esse fim (Entre outras: Companhia Sul América, *Royal Exchange Assurance*, *Motor Union*, *Guardian*, etc.).

localizado na avenida “Rio Branco” esquina com a Rua “Ernesto Beck”, em Santa Maria. Prédio considerado também como o “QG” das grandes articulações e lutas dos ferroviários gaúchos, reconhecido na memória desses trabalhadores como um dos seus ícones mais importantes⁸⁵⁸.

Para termos uma ideia do funcionamento e das finalidades da entidade, nos valem dos seus Estatutos⁸⁵⁹, reformados na assembleia geral extraordinária realizada em 12 de maio de 1935. Entre seus fins estava o de conceder empréstimos aos sócios necessitados, por motivo de doença, e pagar pecúlio em caso de invalidez, total ou permanente ao próprio associado, ou por seu falecimento às pessoas por ele designadas e/ou herdeiros legais⁸⁶⁰.

A Sociedade Amparo Mútuo tinha como seus sócios os empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, os indivíduos que pertenciam à Caixa de Aposentadorias e Pensões e os funcionários da Cooperativa dos Empregados da VFRGS. Da mesma forma, as esposas dos sócios também eram aceitas na sociedade, mas sendo-lhes vedada a possibilidade de votar e serem votadas para qualquer cargo administrativo⁸⁶¹.

Os sócios excluídos de quaisquer das entidades supracitadas poderiam permanecer na condição de integrantes da mutualidade, se assim tivessem saído por livre e espontânea vontade, dispensados, licenciados ou por motivo de aposentadoria. Para isso, deveriam pagar adiantadamente de 3 a 12 contribuições, e os aposentados autorizarem a CAP a fazer o desconto em folhas de vencimentos da instituição⁸⁶².

Segundo o Art. 4º, a admissão dos sócios dependia da apresentação de um atestado médico e a indicação de um sócio, com a declaração da repartição onde trabalhava. Também era exigida a comprovação da idade, nacionalidade, estado civil e local de residência do pretendente. Não eram admitidos sócios com mais de 45 e menos de 16 anos, e os analfabetos somente eram aceitos com a indicação de duas pessoas. Assim, cumpridas essas exigências, a Diretoria conferia ou não o diploma de sócio juntamente com um exemplar dos estatutos⁸⁶³.

⁸⁵⁸Ver foto do prédio em Anexo “K”.

⁸⁵⁹Única documentação que teria restado da história da entidade ferroviária. Pelo menos foi essa a informação obtida com o senhor Basileu Freitas, ferroviário aposentado que administra o espólio material do que sobrou do Amparo Mútuo (Questionário respondido em 15 dez. 2002).

⁸⁶⁰SOCIEDADE AMPARO MÚTUO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos**, Santa Maria, 1935. Art. 2º, p. 3.

⁸⁶¹Ibidem, p. 4.

⁸⁶²Ibidem.

⁸⁶³Ibidem, p. 4-5.

O gozo de direitos pelos associados, segundo o Art. 5º, somente acontecia 120 dias após a data de admissão, para a percepção de pecúlio por invalidez ou morte, e após dois anos de efetiva contribuição para obtenção de empréstimos em casos de doença em sua pessoa. Mas, de acordo como o Art. 6º, em caso de uma moléstia considerada grave, que impossibilitasse o associado de trabalhar, com a suspensão de seus vencimentos pela empresa, fato normal à época, o que afetava o pagamento de suas contribuições à entidade, não implicava na sua eliminação e nem na perda de direitos. Voltaria a descontar para o Amparo Mútuo somente após o retorno ao trabalho, quando fosse novamente incluído nas folhas de pagamento da empresa. Tudo isso, se o associado providenciasse a notificação por escrito à entidade⁸⁶⁴.

Todo associado excluído, qualquer que fosse a causa constante nos Estatutos, perdia o direito às contribuições feitas à sociedade, conforme regia o Art. 7º. Mesmo assim, pelo Art. 8º, muitos poderiam ser readmitidos por terem faltado com pagamentos de mensalidades ou por terem solicitado exclusão, desde que continuassem a servir às entidades previstas no Art. 4º, ou seja, VFRGS, CAP e COOPFER, a partir do momento que regularizassem os pagamentos em atraso do período correspondente ao afastamento da sociedade⁸⁶⁵. Tal artigo expõe aquilo que já foi mencionado anteriormente, ou seja, a rotatividade acentuada no serviço ferroviário, o que fazia com que as entidades de assistência ou mutualidades já previssem nos seus estatutos formas para não prejudicar os demitidos e doentes, bem como os temporariamente desempregados.

Conforme o Art. 9º, aos sócios cabia deveres como o pagamento de uma joia inicial no valor de cinco mil réis (5\$000) e mensalidade de dois mil réis (2\$000). Quando fossem eleitos para cargos na sociedade deveriam desempenhá-lo com zelo e probidade. E, também, deveriam comparecer às reuniões da Assembleia Geral, colaborando para a admissão de novos sócios, além de prestar cooperação moral e intelectual à coletividade⁸⁶⁶.

Os empréstimos máximos pagos pela Sociedade, inicialmente, conforme o Artigo 11 eram de oitocentos mil réis (800\$000), retirados em prestações trimestrais de duzentos mil réis, mas somente no caso do sócio estar enfermo e afastado do trabalho durante um período superior a 60 dias consecutivos. Ou, se o mesmo tivesse se

⁸⁶⁴Ibidem, p. 5.

⁸⁶⁵Ibidem, p. 6.

⁸⁶⁶Ibidem.

submetido a alguma intervenção cirúrgica, situação que lhe garantia o empréstimo imediato. A liberação do financeiro exigia uma série de documentos, como por exemplo, declaração do chefe da repartição com o motivo do afastamento e o tempo decorrido do afastamento, em caso de enfermidade; e uma declaração do diretor do estabelecimento hospitalar, em caso de cirurgia.

Em ambos os casos havia a exigência da inclusão de atestado médico, e, conforme o Artigo 12, os empréstimos somente eram liberados com a fiança de dois sócios que contassem com mais de 10 anos de serviços na VFRGS, CAP ou COOPFER. Os sócios ou seus fiadores deveriam reembolsar a sociedade com prestações mensais de 25 mil réis. Em caso de falecimento do sócio, conforme previa o Artigo 14, o desconto acontecia direto nos montantes de pecúlio a que seus beneficiários ou herdeiros tinham direito. Já às mulheres, esposas dos associados, não assistiam o direito de contrair empréstimos⁸⁶⁷.

O valor inicial dos pecúlios seguia uma tabela, segundo constava no artigo 17, que obedecia ao tempo de contribuição efetiva, ou seja, até cinco anos era paga a quantia de 1 conto e 500 mil réis (1:500\$000); de 5 anos e um dia até 10 anos a quantia de 2 contos de réis (2:000\$000); de 10 anos e um dia até 15 anos a quantia de 2 contos e 500 mil réis (2:500\$000), e de 15 anos em diante a quantia de 3 contos de réis (3:000\$000).

Como exigência para o pagamento, de acordo com os artigos 18 e 19, deveria ser apresentado o atestado de óbito, em caso de morte do sócio, ou se por motivo de invalidez, um laudo de junta médica nomeada pela diretoria da Sociedade. Também, para aferir a situação de enquadramento da solicitação, uma Comissão de Sindicância avaliava se o associado não tinha outros meios de sobrevivência, devendo então, para gozar do benefício, encontrar-se em estado de pobreza extrema⁸⁶⁸.

A administração da Sociedade Amparo Mútuo era bem enxuta. A Diretoria era formada por um presidente, um vice-presidente, um 1º secretário, um 2º secretário, um tesoureiro e três representantes do Conselho Fiscal, conforme dispunha o Artigo 23. O mandato era de dois anos, e somente eram remunerados o 1º secretário e o tesoureiro, por decisão ajuizada pela Assembleia Geral. As funções de cada membro eram aquelas de praxe das demais entidades congêneres, apenas ficando o tesoureiro responsável

⁸⁶⁷Ibidem, p. 7-8.

⁸⁶⁸Ibidem, p. 8-9.

em remeter ao Banco o excedente arrecadado a dois contos de réis, retirando as quantias abaixo dessa cifra para atender as necessidades cotidianas da Sociedade⁸⁶⁹.

Segundo VFRGS (Relatório de 1928, p. 789-790), o Amparo Mútuo com sede em Santa Maria possuía em 1937, 2.643 associados. Já nos anos seguintes o quadro de associados aumentou muito, se estabilizando num número aproximado entre 9 e 10 mil. Para se ter uma ideia das contribuições ao longo dos anos, em 1936 a sociedade contava com um ativo real de mais de quatrocentos e dezesseis contos de réis (416:246\$570).

Também consta no Relatório de 1937 da Diretoria da VFRGS, ter existido em Porto Alegre uma “Mutualidade dos Ferroviários”, com um número fechado de 200 sócios. Mutualidade que “desde a sua fundação (1928) se impôs no seio da classe ferroviária, dada à orientação e idoneidade de suas diretorias”. A norma adotada pela Sociedade era a liquidação imediata dos pecúlios, sem formalidades, às vezes até mesmo no mesmo dia do falecimento do sócio. Em 1930 o seu patrimônio contava com 130 contos de réis, cuja contribuição mensal era de cinquenta mil réis (50\$000). Ao que se deduz, pelo número restrito de sócios e pelo valor das mensalidades, esta era uma sociedade exclusiva para funcionários da ferrovia detentores de altos salários⁸⁷⁰.

Em VFRGS (Relatório de 1932, p. 305) também há referência à existência de uma mutualidade denominada “Sociedade Ferroviária Auxílio Mútuo de Cruz Alta”, entidade que foi fundada em 10 de outubro de 1931. A contribuição mensal era de dois mil réis (2\$000) por associado – “em sua maioria de classe modesta” - e que podiam perceber um pecúlio de 8 a 10 contos de réis (8:000\$000 a 10:000\$000). Conforme o Relatório, em 1938 a sociedade possuía 921 sócios⁸⁷¹.

Comparativamente às mensalidades e ao número de sócios, o valor de pecúlios era elevado em Cruz Alta, se fosse tomado como referência o caso do Amparo Mútuo de Santa Maria, cujo número de sócios era quase 10 vezes maior, e a mensalidade de igual valor, sendo os pecúlios na ordem de apenas um terço daqueles.

Pelo que se deduz, a mutualidade em Cruz Alta procurou ser uma alternativa para os ferroviários da região norte do Estado, assim como aconteceu com as demais iniciativas isoladas tomadas por parcelas da categoria, decorrentes possivelmente da

⁸⁶⁹Ibidem, p.10.

⁸⁷⁰In: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (**Relatório de 1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940, p. 508).

⁸⁷¹Idem. **Relatório de 1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940, p. 508.

impossibilidade de o atendimento ser feito em todas as partes do Rio Grande do Sul por uma única sociedade. Ou mesmo por interesse de fiscalização da entidade, já que muitas vezes aconteciam desvios de recursos, cuja apuração sempre era problemática.

Outro exemplo de que não havia plena unidade entre os ferroviários no âmbito assistencial e mutual foi a iniciativa dos telegrafistas gaúchos, em constituir uma sociedade que englobasse num primeiro momento ações assistenciais, mutuais e recreativas, e mais tarde também ações de cooperativismo. Assim, no ano de 1948, em Santa Maria os servidores telegrafistas da VFRGS constituíram uma “Comissão Pró-fundação da Casa do Telegrafista Sul Riograndense”, cujas finalidades eram:

(...) aplicar quando possível, fórmulas de amparo social, de exclusivo espírito mutualista entre os associados; constituir uma Caixa de Pecúlios para socorrer sócios e familiares por invalidez e morte; prestar assistência médica e beneficência; caixa Predial para favorecer construções isoladas ou coletivas; fomentar o sistema cooperativo” junto a “classe telegráfica sul-riograndense”⁸⁷².

A intenção de criação da “Casa do Telegrafista” foi concretizada e uma cooperativa de consumo funcionou por certo tempo a partir de 1958⁸⁷³. Mas, a entidade não conseguiu levar adiante seus propósitos mutuais, acabando por ser mais recreativa do que assistencial, restringindo suas ações ao “Clube do Telegrafista Sul-Riograndense” fundado em 1952.

3.3.2 A Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR)

Outra entidade que ganhou projeção no cenário gaúcho das mutualidades ferroviárias foi a Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR), fundada 15 de março de 1931⁸⁷⁴. Ao longo dos anos a AFSR afirmou-se como uma importante iniciativa

⁸⁷²CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício dos Senhores José Vinadé, Ildefonso Petroni e Aristóteles G. da Silva. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 25 fev. 1948.

⁸⁷³Idem. Ofício da COOPERATIVA DE CONSUMO DOS ASSOCIADOS DA CASA DO TELEGRAFISTA SUL RIOGRANDENSE LTDA. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 31 out. 1958 (Fundada em 27/10/1958 – Rua Silva Jardim N°. 1003; ofício comunicando a posse da 1ª diretoria da cooperativa).

⁸⁷⁴A data de fundação considerada oficial pela entidade é 06 de junho de 1931. Seu primeiro presidente foi João Carlos Maura.

de propósitos assistenciais, cujo direcionamento social e político visou em todos os momentos garantir pragmaticamente vantagens para a categoria dos ferroviários.

Conforme a ata da primeira reunião de ferroviários que decidiu pela criação da entidade, todos deveriam estar “preparados para os dissabores, desilusões e injustiças em que iam incorrer”, devendo estar “dispostos a não abandonar a obra iniciada”. Conforme as palavras do ferroviário José Herbel, fazendo uma comparação com a situação dos ferroviários dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, naquela época considerados trabalhadores muito organizados, os gaúchos, pelo contrário, encontravam-se em “indisfarçável inferioridade social”, mesmo reunindo um contingente de 12.000 trabalhadores. Por isso, juntamente com outros colegas, acreditava na possibilidade de união entre os ferroviários rio-grandenses “sob a bandeira da mútua colaboração em prol do máximo progresso moral e material da classe”.

Nessa linha de entendimento, o ferroviário Alves Brasil colocou a necessidade de “ser instituído um fundo de beneficência, afim de melhor amparar os ferroviários em suas dificuldades financeiras”. Assim, em 22 de março de 1931, uma comissão foi encaminhada para cientificar o Diretor Geral da Viação Férrea sobre o desejo dos ferroviários em constituir uma nova sociedade⁸⁷⁵. Nessa ótica, desconsideravam os missivistas sobre os esforços desprendidos pela COOPFER sediada em Santa Maria.

O patrimônio inicial da nova entidade, ao que parece, teve origem no espólio do “Centro Republicano Augusto Pestana”, conforme indicação dos consócios Álvaro da Cruz Pretz e Benjamim Athayde Alves, cujos equipamentos e imóveis haviam servido para a mobilização política do operariado através do Partido Republicano Riograndense (PRR)⁸⁷⁶. Assim como acontecia em vários outros “clubes” espalhados pelo Estado, essa atitude evidenciava a tendência predominante de harmonização política da entidade recém-formada com o poder executivo estadual, e, mesmo, ligações políticas e ideológicas de muitos dirigentes da entidade com o governo estadual. Aliás, uma tradição que a Sociedade procurou manter ao longo de sua existência, e que era praxe entre a maioria das entidades ferroviárias congêneres.

No ato da posse da primeira diretoria, em 13 de junho de 1931, o sócio Victor Hugo Lobato teceu comentário sobre “as doutrinas contrárias a útil e necessária

⁸⁷⁵Conforme ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES. **Atas Nº. 1 e 2.** Porto Alegre: 15 mar. ; 22 mar. 1931.

⁸⁷⁶Idem. **Ata Nº. 3,** de 5.04.1931.

socialização do homem”. Entre elas a dos “malefícios do comunismo no cenário mundial”, mas que “felizmente, entre nós, não encontra eco essa política nefasta, por isso que os ferroviários riograndenses sempre foram infensos, por índole e por convicção, a essas ruinosas manifestações”. Por isso, a nova sociedade deveria robustecer a orientação segura através de um vasto programa em benefício coletivo. Concluiu sua alocução enaltecendo a “religião da humanidade”, com as máximas do “amor por princípio”, a “ordem por base” e o “progresso por fim”⁸⁷⁷.

Como se deduz, a partir da análise do “Livro de Atas”, “Jornal Eco Ferroviário” e do “Histórico a Ação da AFSR em defesa da Lei de Aposentadoria dos Ferroviários”⁸⁷⁸, a instalação da entidade na capital do Rio Grande do Sul além de atender as aspirações “sociais” e “culturais” dos funcionários da VFRGS que residiam em Porto Alegre e nos municípios próximos, também tinha por propósito de ser um referencial da “classe ferroviária” para poder interagir com as esferas de poder estadual e federal, seguindo o mais próximo possível a orientação positivista.

Estar atuando em ações assistenciais na mesma sede do poder político estadual, representando interesses de um número expressivo de associados ferroviários, era fator facilitador para transitar junto à Direção da VFRGS, Secretaria de Obras Públicas e Gabinete do Governador do Rio Grande do Sul. Da mesma forma, a interação com deputados estaduais e federais, e também com os senadores do Estado, facilitava o trâmite de projetos, negociações e tomadas de posição em relação às aspirações e demandas dos ferroviários.

Contando assim com o apoio dessa esfera estadual de poder, ficavam facilitados os contatos com a sede de poder na capital da República, então no Rio de Janeiro. Até mesmo em função de que, por muitos anos, cidadãos gaúchos atuaram em secretarias e ministérios afins aos interesses dos ferroviários, o que aconteceu também com ocupantes da presidência e vice-presidência da República.

Assim, visando atender as demandas de ordem assistencial e mutual dos ferroviários, num primeiro momento a AFRS procurou montar uma estrutura bem diversificada de serviços nos maiores núcleos ferroviários do Estado. Atuando além da região de Porto Alegre, destinava-se prestar serviços de saúde, como os de farmácia,

⁸⁷⁷Idem. **Ata Nº. 4**, de 13.06.1931.

⁸⁷⁸Histórico editado em 1948. Nesse sentido, cabe lembrar que a primeira lei que beneficiou os ferroviários no Brasil com o direito à aposentadoria foi editada pelo Decreto Nº. 565, de 12/07/1890 (Cf. Rodrigues, 1979, p. 49).

medicina e odontologia; fazer concessão de empréstimos; intermediar serviços de óticas; auxiliar em despesas de educação; fornecer auxílios funerais; gerenciar pecúlios e empresariar serviços de costura e alfaiataria. Até mesmo parteiras faziam parte do quadro de funcionários da associação. De acordo com VFRGS (Relatório de 1938 p. 505) a AFSR era “(...) administrada por uma Diretoria, um Conselho deliberativo e sete Sub-Diretorias regionais, localizadas em Montenegro, Santa Maria, Cacequi, Uruguaiana, Rio Grande, Cruz Alta e Passo Fundo”. Nos demais núcleos mantinham representantes.

No ano de 1938 a associação já contava com 9.333 sócios. Para aqueles que necessitassem o deslocamento até Porto Alegre, especialmente no intuito de realizar tratamentos médicos ou buscar o apoio da assessoria jurídica, eram facilitadas as hospedagens em hotéis. Em relação a isso, no jornal “Eco Ferroviário” eram dispostas uma série de propagandas dessas empresas que prestavam serviços à entidade. Mas, entre as maiores ações no decorrer da sua história, destacam-se aquelas em defesa de leis que assegurassem vantagens ou melhorias da situação profissional dos ferroviários, como as de posicionamentos de funções, salários dos quadros de pessoal e aposentadoria, sempre acompanhadas de reivindicações revisionais da legislação, quando estas eram desfavoráveis, como no caso dos enquadramentos estatutários e CLT.

Como se tornou comum entre os ferroviários, os sócios da AFSR também eram motivados em muitos momentos a prestar sua solidariedade profissional. Um exemplo disso foi o socorro aos companheiros de Santa Maria no ano de 1937, devido à cidade ter sido abalada por um ciclone de grandes proporções. Na ocasião, aconteceram prejuízos generalizados para a população, especialmente nas áreas habitadas por ferroviários⁸⁷⁹. Mesmo assistidos pela Prefeitura e Viação Férrea nos trabalhos para a reconstrução de suas casas, muitos haviam perdido todos os seus pertences. No intuito de recolher mantimentos e utensílios domésticos, foi lançada uma campanha pela entidade em todo o Estado⁸⁸⁰.

Mais recentemente, em 1975, após ter sido devassada durante o golpe militar de 1964, possivelmente pela mesma peculiaridade que afetou as demais entidades assistenciais e mutualistas dos ferroviários, ou seja, a simpatia pelo trabalhismo de

⁸⁷⁹Teriam morrido pelo menos 7 pessoas no evento, e centenas ficaram feridas.

⁸⁸⁰Idem. **Ata Nº. 65**, de 18.10. 1937. Donativos foram recolhidos ao longo das linhas e também arrecadados os recursos financeiros necessários para ajudar os mais necessitados.

Getúlio Vargas, houve uma reforma do estatuto social da AFRS. Pelo novo estatuto, adequado à “nova conjuntura” do país, a associação passou a ter como propósito a “defesa dos interesses comuns” de servidores ativos e inativos da antiga VFRGS e RFFSA e suas entidades vinculadas. Salienta-se, no seu Art. 1º, alínea “c”, que a entidade é o órgão competente para a “solução de todos os problemas da classe ferroviária, em colaboração com o Estado”, sempre pugnando pela “melhoria das condições do bem-estar e de segurança da coletividade agremiada”.

No texto fica reforçada a ideia sempre presente da “união” e “espírito de solidariedade e de mútua cooperação entre os associados”⁸⁸¹. Logicamente, intenção formatada a partir da tradicional cultura de pragmatismo do meio ferroviário, e uma solidariedade que também se estende ao poder instituído vigente.

Contudo, mesmo se constituindo numa alternativa a mais para expressivo contingente de ferroviários disporem de serviços assistenciais, muitas das ações da AFSR eram também disponibilizadas pela COOPFER.

Portanto, algumas questões suscitam respostas, mesmo havendo a compreensão de que a AFSR cumpriu suas finalidades. Ao que parece, pontos de divergência política aconteceram entre os ferroviários gaúchos a partir dos anos 30 do século passado. Tanto é que em COOPFER (Relatório de 1943, p. 6), no item “Entidades Ferroviárias”, consta: “Com a prestigiosa Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, após entendimentos que se processaram num ambiente de elevada compreensão e cordialidade, (...) foi firmado um convênio que, harmonizando proveitos mútuos, estabeleceu as atividades que a cada uma compete, chegando-se assim a um feliz resultado que veio satisfazer os interesses da laboriosa classe ferroviária, a que ambas servem com esforçada dedicação” [grifos meus].

Uma das prováveis respostas para os desencontros entre AFSR e COOPFER parece ter sido a orientação política de cada entidade. A primeira influenciada pelo ideário positivista, incutido pelos seus dirigentes, e as ligações próximas ao PRR e governo estadual. A segunda, também em função da posição de seus administradores, ao que consta desde a época de sua fundação, de orientação mais liberal até pelo menos 1930, e após cordata aos governos trabalhistas.

⁸⁸¹ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES. **Ante-Projeto dos Estatutos Sociais**. Porto Alegre, jul. 1975. Ideia essa também salientada por Bilhão (1996, p. 210).

4 CIDADANIA E VIVÊNCIAS POLÍTICAS

Neste capítulo procuramos verificar como os ferroviários do Rio Grande do Sul criaram e fortaleceram seus espaços de experiências políticas na sociedade gaúcha. Como estavam espalhados ao longo de todo o espaço regional gaúcho, priorizamos tratar de suas ações políticas na cidade de Santa Maria. Local que reuniu a maior parte das suas entidades sociais e onde aconteceram as principais mobilizações políticas do grupo profissional, com destaque às articulações e encaminhamentos protagonizados pela União dos Ferroviários Gaúchos (UFG).

Tais vivências acompanham as práticas laborais e sociais dos ferroviários desde os primeiros tempos de funcionamento das ferrovias no Rio Grande do Sul. Porém, alcançam maior repercussão a partir do momento em se evidenciou o desmantelamento da VFRGS. Isso é verificável a partir de 1945, quando então retomaram intensamente suas mobilizações reivindicatórias, contando inclusive com o apoio de parlamentares e da população em geral. Conforme coloca Weffort (1989, p. 95)⁸⁸², “(...) o crescimento das pressões sobre as possibilidades de participação econômica encontra-se de algum modo associado à ampliação das possibilidades de participação política”. E, realmente, em que pese negativas de toda ordem, como foi especialmente das entidades assistenciais e algumas de suas lideranças, esse período demarca uma politização acentuada da categoria em suas ações sociais e profissionais.

Certamente, o momento reflete as dificuldades da empresa VFRGS, como consequência de uma série de elementos que vão desde os gerenciais até os pertinentes a conjuntura política e econômica nacional, mas também o alargamento dos espaços políticos conquistados pelos ferroviários. Como afirma Possas (2001, p. 88), em comprovação da nova realidade vivida pelos trabalhadores ferroviários:

No mundo ferroviário é possível observar as situações concretas de dominação e exploração, de representação e ação no cotidiano, de práticas diversas diante das demandas sociais específicas na esfera tanto do público (político e coletivo), que a República (...) tentava ampliar e consolidar, como do privado (individual e não-político), com experiências de privacidade mescladas da consciência de cidadania que provocavam múltiplas tensões e resistências.

⁸⁸²Ao refletir em relação às explicações de sociólogos e cientistas políticos, no que diz respeito à *explicação do comportamento popular*.

Ou, como analisa Bourdieu (1983, p. 196-197), como decorrência do “processo de obreirização”, isto é, consciência de uma série de valores percebidos pelo grupo profissional, especialmente no que para os ferroviários gaúchos dizia respeito ao trabalho de longa tradição desenvolvido na VFRGS e apropriação que a empresa fazia de tal labor.

Os espaços trilhados pelos ferroviários gaúchos além de atenderem aspirações inerentes ao fortalecimento e estabilidade do grupo profissional, também se adequaram às injunções daquele momento histórico como integrantes do campo do proletariado brasileiro. As rápidas mudanças econômicas que se operaram depois de 1945 determinaram um maior engajamento político dos trabalhadores, especialmente para a defesa de suas garantias corporativas.

No presente estudo abordamos as representações coletivas conforme o enfoque dado por Bourdieu (2002), em função da abrangência espacial da categoria dos trabalhadores ferroviários no Estado do Rio Grande do Sul⁸⁸³. Pessoas que além da ocupação dos “espaços” sociais, também se valiam dos “espaços” políticos por onde transitaram e encaminharam suas demandas.

No âmbito do “espaço social” também despontam *espaços de estilo de vida*, que se desenham espontaneamente e que funcionam com suas simbologias apropriadas, cujos grupos que nele estão inseridos se caracterizam por estilos de vida diferentes. Tais distinções são típicas do capital simbólico que eles produzem e vivenciam⁸⁸⁴, realidade muito presente no devir histórico dos ferroviários gaúchos, em que suas interações sociais foram significativas, em função da percepção que tiveram da dimensão da profissão ferroviária.

4.1 Enquadramentos Político-Ideológicos dos Trabalhadores da V.F.R.G.S.

O assunto sobre manifestações políticas e os possíveis enquadramentos ideológicos dos ferroviários no Rio Grande do Sul ainda carece de estudos mais

⁸⁸³Inclusive, porque nos períodos de mobilizações e greves, alguns segmentos despontavam. Como era o caso do tráfego com os maquinistas e da manutenção com os artífices das oficinas.

⁸⁸⁴Cf. Bourdieu (2002, p. 144-145).

aprofundados. As poucas tentativas havidas nesse sentido esbarram no problema das fontes e na generalidade das análises. Isso acontece porque somente a partir de 1952 ocorreu a formação da primeira entidade de caráter político da categoria, através da União dos Ferroviários Gaúchos (UFG). Até essa data apenas são encontradas pequenas pistas das possíveis influências sofridas pelo coletivo profissional ou mesmo suas formas de organização política. Como foi nas primeiras décadas do século XX a influência dos socialistas e anarquistas⁸⁸⁵, e após 1930 com comunistas e trabalhistas⁸⁸⁶. O mesmo vale no que diz respeito à atuação sindical ou federativa da categoria.

Em que pese às poucas experiências efetivadas de organização política, o que fica evidente na trajetória histórica dos ferroviários é a negativa de que o coletivo viesse a tomar uma posição por esta ou aquela agremiação partidária, ou ideia de orientação política, e muito menos sindical. Portanto, o verificável é que desde o início de suas atividades profissionais esses trabalhadores sempre buscaram compor com as instâncias do poder instituído. Visavam, desse modo, a obtenção de seus intentos pragmáticos ou convergir em negociações com a VFRGS, no intuito de assegurar a paridade de interesses⁸⁸⁷.

Não conseguindo seus intentos pela via moderada, então se valeram das práticas grevistas, pois sabiam aquilatar o grau de repercussão que elas possuíam no contexto da sociedade regional e nacional.

Isso não quer dizer que muitos dos trabalhadores não tenham sido simpatizantes e militantes de partidos e ideologias. Individualmente tiveram suas preferências, fosse por vontade própria, fosse por interesses profissionais como apontam em depoimentos orais⁸⁸⁸. Da mesma forma, parcelas expressivas desses trabalhadores se diziam

⁸⁸⁵Cf. o apurado em Petersen e Lucas (1992, p. 311-312; 323-326), como seria o caso da “Associação Protetora dos Operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”, ligada à “Confederação Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul” (Voltada à defesa das reivindicações econômicas, materiais e morais do proletariado do Estado) ou o “Partido Trabalhista” (1925), este de tendência mutualista ou sindicalista.

⁸⁸⁶Como no caso a “Ação Trabalhista do Rio Grande do Sul” de 1933 (Ibidem, p. 342-359; 446-449), com pretensões de apoio ao sindicalismo oficial e de não politização do movimento operário, inclusive contando com liderança ferroviária da AFSR (através de Wolfran de Abreu, e mais tarde – 1935 – com José Herbel no Partido Trabalhista Rio-Grandense – P.T.R.) e da “Legião Proletária de Santa Maria”. E, também, da Federação Operário do Rio Grande do Sul (1933) e a “Liga Eleitoral Proletária” (1934), de linha revolucionária ligada ao Partido Comunista do Brasil (Ibidem. p. 401-404).

⁸⁸⁷Segundo Gomes (1988, p. 98), para os anarquistas, categorias como marítimos, ferroviários, empregados do transporte urbano, entre outros, formavam a base de um sindicalismo reformista ou “amarelo”. Isso significava que esses trabalhadores na ótica dos anarquistas eram manipulados em suas iniciativas pelos governos instituídos.

⁸⁸⁸Pelo que foi possível verificar em Petersen e Lucas (1992), Petersen (2001), Bodea (1980) e Beltrão (1979), e também devido à inexistência de sindicatos ferroviários, muitos trabalhadores simpáticos ao

apolíticos. Certamente por ignorarem os assuntos correlatos à política, por temor ao engajamento e às consequências de terem que assumir posições em períodos de democracia frágil e instável. Ou, mesmo, porque não viam na participação política partidária as melhores alternativas para a transformação da realidade em que estavam inseridos.

Como coloca Cid Carvalho (2001, p. 138), em relação ao caso dos ferroviários cearenses, estes “(...) não possuíam inserção ideológica nem nas hostes integralistas nem comunistas, resta uma visão retrospectiva de que agiram corretamente, no sentido de que foram menos afetados no trabalho, continuando a carreira, independente do momento político em questão”. Esta perspectiva parece ter sido preponderante também entre os ferroviários gaúchos, como apontam os depoimentos orais, as notícias da imprensa e a documentação produzida pelas entidades ferroviárias.

Quanto às possibilidades de militância ou adesão sindical, pelos motivos já conhecidos, como a falta de unidade do proletariado, pressões dos patrões e orientações da “elite ferroviária”, além dos governos autoritários que por longa data mandaram no país, tornaram-se restritas as oportunidades nesse sentido. No caso dos ferroviários essa questão transparece ainda mais, porque no período focalizado a liberdade sindical vivida pela categoria se deu em momentos intercalados, que não tiveram perenidade temporal.

Da mesma forma, desponta como decisiva a orientação emanada dos meios católicos através de suas várias entidades educativas, assistenciais e eclesiais, que incutiam o menosprezo à política, especialmente às chamadas posições radicais. Ao defenderem valores como a “tradição” e a “família” os membros ligados à Igreja Católica, incluindo seus seguidores, optavam pela via da moderação e do conservadorismo. Assim como nos demais estratos da sociedade brasileira influenciados pelo pensamento católico, muitos trabalhadores ferroviários *não entendiam e não gostavam* de política [grifos meus].

Para esses trabalhadores a política era “meio”, instrumento de obtenção de simpatia dos poderes constituídos e a forma de alcançar resultados objetivos em relação às suas condições de trabalho e sustento familiar. Por isso, de acordo com as circunstâncias, aderiram ao republicanismo rio-grandense ligado às políticas sociais de

socialismo, anarquismo ou comunismo, procuraram como alternativa política a participação em “uniões operárias”, “ligas operárias”, etc.

Borges de Medeiros; silenciaram quando da ditadura varguista; e apoiaram o trabalhismo pós 1945, enquanto este teve destaque e foi solícito ao pragmatismo da categoria. Importava para os ferroviários os “fins”, as conquistas que embasavam a tão desejada ascensão social da “classe”.

Se não conseguimos perceber, pelo menos de forma mais declarada, as posições dos ferroviários gaúchos no cenário do suicídio de Getúlio Vargas, quando forças nacionalistas se levantaram para denunciar os “assassinos”, responsáveis pela morte do Presidente, também em função dos episódios de 1964 não houve reação favorável ou contrária até porque foram pegos de surpresa com o evento. Naquele momento a categoria profissional se demonstrara como uma das mais organizadas do país, e ainda possuía singular importância como grupo profissional, se considerados na estratégia daqueles que exerciam o poder nacional⁸⁸⁹. Mesmo assim, poucas foram as manifestações em relação à prisão de suas lideranças e as intervenções havidas nas empresas e entidades organizadas pelos ferroviários.

Assim, se ideologicamente os elementos da trajetória de ação política dos ferroviários gaúchos não são tão evidentes, por outro lado, é marcante a cultura do corporativismo entre esses trabalhadores. Nesse sentido, ponderar sobre uma “unidade ferroviária” como coletivo social atuando nos espaços de representação política somente é compreensível se considerarmos que tal unidade era geralmente temporária e afirmativamente pragmática. Posições estas muito discutidas na sociedade especialmente durante as paralisações, porque ficava patente perante a opinião pública, como o estampado nos jornais, que tal unidade era de base corporativa.

Em síntese, entre as representações políticas desejadas pelos ferroviários estava o de alcançar, perante as demais “classes” da sociedade, afirmação e paridade, sem, contudo, pretenderem estabelecer entre elas uma “luta de classes”. Como coloca Bourdieu (1983, p. 197), baseado em Tilly e Haimson, o “problema da relação com outras classes é um elemento muito importante”, pois há uma “ambivalência de certas frações da classe operária em relação à burguesia”. Isso ocorre porque os interesses de classes nem sempre são comuns no plano local e nacional, extrapolando muitas vezes os ambientes de trabalho, fazendo com que os “campos de lutas” sejam dotados de

⁸⁸⁹Ao verificarmos o número elevado desses trabalhadores naquela época (anos 50 e 60), que se aproximavam de 1 milhão em todo o Brasil, especialmente porque eram vitais na dinâmica dos transportes terrestres, considerando-se os interesses econômicos e militares do país.

experiências “apreendidas em todas as interações concretas e não apenas no lugar de trabalho (...)”.

Daí, também a necessidade de relacionar no presente estudo as aspirações de cidadania com ações políticas desses trabalhadores, perspectiva essa que era comum em todo o proletariado brasileiro.

4.1.1 As Conjunturas Políticas e os Espaços de Cidadania

Para uma melhor compreensão da inserção dos ferroviários no contexto das lutas do proletariado brasileiro torna-se necessária uma análise do quadro histórico nacional. Isso em função de que esses trabalhadores trilharam caminhos independentes de orientação ideológica, e também porque entre as demais profissões foram aqueles que conquistaram as primeiras garantias trabalhistas.

Para o proletariado em geral, o ano de 1930 demarca a “fronteira” entre o “novo” mundo do trabalho amparado por órgãos de governo e legislação específica, do “velho”, caracterizado pela violência patronal e exploração laboral. Nesse sentido, mesmo que não tivesse uma participação direta na articulação e nas ações militares que golpearam o governo constitucional de Washington Luís, o proletariado brasileiro esteve presente nos episódios que levaram Getúlio Vargas ao poder. Conforme Carone (1991, p. 35), se a participação não foi ostensiva, contudo era evidente a “simpatia operária” ao movimento.

Nesse período de transição, pelo menos nos primeiros anos, isto é, até 1935, ano da tentativa comunista de tomada do poder no Brasil, os operários e seus movimentos de lutas reivindicatórias mantiveram certo espaço de autonomia política e ideológica. Espaço para o funcionamento de organizações partidárias como as de cunho socialista e comunista, além de sindicatos, cooperativas e institutos de caráter assistencial. Isso certamente favorecido pela falta de unidade política e de classe entre os trabalhadores proletários. Prova disso é que durante as manifestações pela tomada do poder pelos aliancistas, estes contaram com declarações de apoio dos operários em muitos dos Estados da federação.

Constata Carone⁸⁹⁰, que essa participação aconteceu “predominantemente a favor da oligarquia” e, em menor quantidade por um espontaneísmo insurrecional e armado de alguns poucos grupos de trabalhadores, mas que não lograram maiores consequências práticas. Ao avaliar o contexto dos primeiros meses do governo provisório de Vargas, o autor pondera que:

(...) passado os primeiros instantes de euforia, a classe operária vai pouco a pouco compreendendo, pragmaticamente, que os novos donos do poder dificilmente poderiam – ou desejavam – superar os entraves econômicos e sociais por que passa a sociedade brasileira. Um desses obstáculos é a questão do desemprego, resultante da crise iniciada em 1929, e que representa índice da crescente crise do sistema capitalista⁸⁹¹.

Para os trabalhadores brasileiros a questão do desemprego persistia, e se dava em função do desenvolvimento excludente do sistema econômico vigente, cujas circunstâncias abrangiam toda uma cultura de trabalho livre, tipos de mercado de consumo, questões climáticas, educação e politização da população, entre outras questões pertinentes. Como coloca Lima (1998, p. 04-05), no caso particular dos ferroviários, estes “podem ser considerados não somente como uma categoria profissional, mas como uma cultura, construída a partir de experiências comuns transformadas ao longo de gerações em uma tradição, fator central na construção de sua identidade”. Nesse momento, o desemprego entre os ferroviários era uma situação considerada momentânea e, diferentemente dos primeiros anos do século, não constituía motivação para mobilizações como forma de protestar, porque sabiam que a retração de vagas nos serviços ferroviários era circunstancial.

No Brasil essas circunstâncias eram bem pontuais, pois a base do proletariado era oriunda de ex-escravos, imigrantes pobres e funcionários de empresas estatais, atuantes numa economia de base predominantemente primária e terciária, e constituída por uma grande maioria de analfabetos. Assim, quando o setor industrial passou a despontar no cenário econômico nacional o fez dependente das condições do capitalismo mundial e das conjunturas políticas de estabilidade ou de crise. Daí que, a questão emprego/desemprego constituía para o operariado um dos seus principais dilemas, colocando em risco suas pretensões de luta por autonomia política e

⁸⁹⁰Ibidem, p. 36.

⁸⁹¹Ibidem, p. 37.

reconhecimento cidadão, porque ao obter uma vaga de trabalho podia manter minimamente o sustento de sua família, geralmente formada por uma prole numerosa.

Segundo Levine (2001, p. 25-26), ao analisar a intervenção estatal do governo brasileiro na economia nos anos 30, diferentemente do que se dava no México e Estados Unidos naquele momento:

(...) os programas decorrentes da legislação social de Vargas eram essencialmente manipuladores, técnicas enganosas empregadas para canalizar a energia de grupos emergentes – principalmente das classes médias e trabalhadoras assalariadas e urbanas – para entidades controladas pelo governo. Os brasileiros acolheram as iniciativas de Vargas por elas lhes prometeram melhores condições de trabalho, garantia de emprego e oportunidades de habitação subsidiada.

Talvez por isso o apoio que muitos operários davam as oligarquias e burguesia, porque nos momentos de incerteza profissional passavam a depender das atitudes clientelistas de políticos, oferecendo-lhes em troca o seu apoio eleitoral. Em relação a essa situação, salienta Nunes (1997) que no Brasil após a década de 1930 a centralização política e o corporativismo não conseguiram destruir a cultura do clientelismo vigente até então. Mas, pelo contrário, através de certas ações governamentais novos recursos administrativos foram disponibilizados para o seu fortalecimento⁸⁹².

Assim, mesmo entre as velhas tradições políticas que não poderiam ser extirpadas por garantirem a ordem institucional, graças ao apoio dos beneficiados, foram adotadas medidas consideradas modernas. Entre elas, como foi o caso do “universalismo de procedimentos”, no dizer de Edson Nunes (1997), que propiciou a criação de uma estrutura administrativa e governamental mais diversificada, como as de saúde, educação, trabalho e do desenvolvimento comercial e industrial, cujas repercussões seriam bem visíveis no Brasil a partir de então.

Nessa diretriz, explica Carone (1991, p. 38), a situação de dificuldades de sobrevivência por que passava o operariado brasileiro pós 30 levou suas principais facções a aceitarem as medidas sociais tomadas pelo governo. Entre elas a da instalação do Ministério do Trabalho, de imediato, no mês de dezembro, logo após a

⁸⁹²Conforme o autor, um ensaio de insulamento burocrático (Nunes, 1997, p. 47).

tomada do poder. Assim, as reivindicações dos trabalhadores passaram a ser encaminhadas a essa instância de poder, cujos interlocutores do presidente Getúlio Vargas deram início a uma relação direta e duradoura com as principais lideranças políticas do proletariado e do empresariado.

Entre os temas sociais tratados nessa esfera do poder estava o da solução definitiva da “questão social”, a partir da conciliação de interesses do governo e dos trabalhadores. E, por conseguinte, também dos patrões⁸⁹³. Entre os assuntos principais estavam as jornadas de trabalho dos homens, mulheres e crianças, benefícios previdenciários e liberdade sindical. Nesse sentido, uma das preocupações do governo que se iniciava era estabelecer a “harmonização das relações capital-trabalho”, evitando assim as possibilidades potenciais da luta entre classes. Gerando com isso, da mesma forma, o esvaziamento da alternativa comunista.

O desejável pelas elites econômicas que dirigiam o Estado brasileiro era a conciliação, a colaboração recíproca e “patriótica” com o operariado. Essa visão conjuntural de harmonia e conciliação desejada pelo governo brasileiro foi marcada por uma série de atitudes, as quais ficaram conhecidas como “populistas”⁸⁹⁴. Como assevera Weffort (1989, p.62): “O populismo foi um modo determinado e concreto de manipulação das classes populares, mas foi também um modo de expressão de suas insatisfações”. Disso resultaram, em maior ou menor grau, condições para afirmação de uma cidadania no mundo do trabalho brasileiro.

Quanto à cidadania operária, José Murilo de Carvalho (2001, p. 60-61) afirma que:

⁸⁹³Sobre esse assunto ver a análise de Gomes (1988, p. 181).

⁸⁹⁴Na ótica de Peter Worsley (In: Tabak, 1973, p. 57 – 58), “(...) o termo ‘populista’ serviu para designar todo movimento que invocasse o nome do povo: o *folk* simples, ordinário e inculto, o homem comum, a massa, o *descamisado*, o *sans-culotte*, designação suficiente ampla para abarcar – separando-os de suas adesões atuais – os trabalhadores, camponeses-granjeiros, pequenos empresários, membros de tribos; isto é, todas as pessoas de pequena importância, vítimas de uma ameaça e xenófobos, carentes do marco de orientação que proporciona a organização dos trabalhadores (sindicalismo, socialismo, comunismo, cooperativismo); oferecia-lhes, (...), uma nova identidade comunal transetorial, acoplada em geral, com suma facilidade, às imagens nacionais – o *Volk*. [...] Posto que existem, obviamente, inumeráveis diferenças entre todas essas ‘localizações sociais’, os traços comuns não podem ser senão muito originais. É impossível delinear uma concatenação sistemática de propriedades estruturais (por exemplo, em termos da composição social, da liderança, das políticas particulares, etc.). Os elementos que compartilha, repetimos, devem possuir por força um alto nível de generalidade. Ao empregar o termo ‘populismo’, a maioria dos observadores supõem a existência de tais elementos, embora quase sempre o façam de forma intuitiva e implícita, em lugar de fazê-lo de forma analítica e explícita”. Sobre esse assunto, ver também a análise de Ianni (1991), considerando essa realidade presente na América Latina. Sobre teoria do “populismo” e discussões atuais do tema ver os trabalhos de López (1998, p. 50-70) e Ferreira (2001).

(...) o movimento operário significou um avanço inegável, sobretudo no que se refere aos direitos civis. O movimento lutava por direitos básicos, como o de organizar-se, de manifestar-se, de escolher o trabalho, de fazer greve. Os operários lutavam também por uma legislação trabalhista que regulasse o horário de trabalho, o descanso semanal, as férias (...) Assim é que os poucos direitos civis conquistados não puderam ser postos a serviço dos direitos políticos. Predominaram, de um lado, a total rejeição do Estado proposto pelos anarquistas; do outro lado, a estreita cooperação defendida pelos *amarelos*. Em nenhum dos casos se forjava a cidadania política. A tradição de maior persistência acabou sendo a que buscava melhorias por meio de aliança com o Estado, por meio de contrato direto com os poderes públicos. Tal atitude seria mais bem caracterizada como *estadania*.

Com isso estava estabelecido um forte elo entre os possíveis interesses dissonantes. Iniciava-se uma relativa conciliação colaboracionista entre as classes sociais, já que nos segmentos das principais lideranças operárias o desejável era evitar uma luta contra os capitalistas. Isso fica bem evidente num dos órgãos de difusão da “palavra” burguesa, como a matéria publicada no jornal Estado de São Paulo⁸⁹⁵, em cujo excerto de texto evocava: “[...] O Brasil primeiro, depois os interesses de classes. (...) toda agitação deve ser renunciada como inútil e impatriótica, neste momento, quando o governo se esforça por garantir o regular exercício do trabalho (...). É tempo já de substituímos ao velho e negativo conflito de *luta de classes*, o conceito novo, construtor e orgânico de *colaboração de classe*”.

Ora, esta *colaboração de classe* aspirada pelos interlocutores do governo e da elite deixava à vista, de um lado, a necessidade de conciliar o paternalismo clientelista - prática da velha república oligárquica - e do outro lado um estamento técnico e burocrático adaptado às exigências da modernidade capitalista da época. Mas, entre eles, ou na interligação dos diferentes interesses da elite capitalista e dos trabalhadores, despontaram também o corporativismo e o sindicalismo através dos grupos ligados à burocracia de Estado. O mesmo aconteceu com as práticas de cooptação das principais lideranças das categorias profissionais mais fortes no país, como ocorreu no caso dos marítimos e ferroviários.

Em relação à conduta política do governo Vargas, Levine (2001, p. 51) destaca que:

⁸⁹⁵De 27 de dezembro de 1930, citado por Carone (1991, p. 40).

(...) estabeleceu hierarquias simétricas de associações para patrões e trabalhadores, assegurando um contato institucionalizado entre os dois grupos em todos os níveis, e instituindo o Estado como árbitro entre eles. O corporativismo, ao contrário da democracia liberal, rejeitava a noção da liberdade suprema do indivíduo; na atmosfera de uma crescente depressão mundial, e da aparente incapacidade do Brasil de responder às necessidades sociais, Vargas abraçou um modelo benevolente e intervencionista de Estado orgânico, considerando a sociedade uma coleção de grupos diferenciados e hierarquicamente segundo o papel produtivo ou econômico que desempenhavam.

Quanto a essas expectativas do corporativismo brasileiro, Sorj (2000) pondera que este deve ser entendido no seu sentido lato da formação de um espírito de corpo, por parte de uma determinada categoria profissional com capacidade de defesa de seus interesses e direitos, adquiridos graças a sua posição privilegiada dentro do Estado ou de uma organização sindical. Posição de privilégios dos chamados “direitos adquiridos” que ganhou grande dimensão a partir do Estado Novo. Assim, ganhavam relevância os temas sobre “cidadania” e “representação política”. Porque, somente a compreensão individual e coletiva de pertencimento a uma comunidade e de acesso aos direitos que ela disponibiliza aos seus cidadãos, destacando-se entre este o da participação política e o da escolha de representantes para atuar nas diferentes esferas de poder, faz acabar os privilégios e as pessoas da comunidade nacional podem compartilhar direitos em pé de igualdade.

Nessa perspectiva do que se passava no Brasil, no início dos anos da década de 30, com seus desdobramentos nos anos seguintes, afirmou-se o poder autoritário de Vargas através de um governo institucionalizado, porém centralizador e regulador de direitos⁸⁹⁶. Na sua dimensão como líder político revolucionário, eclético e perspicaz no trato das questões de Estado, especialmente nas tentativas de sedimentação da “harmonia de classes” e do contentamento de interesses, a figura do presidente acabou despontando emblematicamente acima das instituições.

Para Bourdieu (2002, p. 7-16), compreender essa empatia do governante em relação às classes proletárias, é entender como se dá a construção do *poder simbólico* auferido pelo governante, como meio deste obter sucesso nas suas realizações práticas. Inferiu o autor que este é um poder invisível, exercido com a cumplicidade de atores que

⁸⁹⁶Sobre o perfil de Getúlio Vargas, entre outros autores, ver as análises de Jorge (1985, p. 51-165), Lamounier (1988) e Levine (2001).

lhes estão sujeitos. Um poder de construção que deseja estabelecer uma realidade idealizada, estabelecida numa ordem dos limites do conhecimento.

Como já foi referido anteriormente, os próprios proletários brasileiros, pelo menos isso é o verificável por parte das ações e palavras de seus interlocutores, desejavam tal “harmonia” e entendimento político, em troca de alguns benefícios sociais. Por isso, a visão *bourdiana* de “cumplicidade de atores” ganha relevância no caso em análise, em que a figura de Vargas passou a representar a direção, o caminho e a esperança de dias melhores para os trabalhadores. Possivelmente, esta busca de amparo e proteção por parte do proletariado tenha propiciado a Vargas, e seus grupos de apoio na elite nacional, as condições necessárias para implantar os elementos que deram forma ao populismo governamental, plenamente aceito pelas principais categorias profissionais do proletariado brasileiro⁸⁹⁷.

Assim foi construído um imaginário popular sobre Vargas nas distintas fases de seus governos. Imaginário predominantemente favorável na ótica dos trabalhadores. Mais tarde coube aos partidos políticos, criados em 1945, usar com eficiência elementos dessa “gramática política”, no dizer de Nunes (1997), com destaque ao clientelismo e corporativismo. Daí que, PTB e PSD, acabaram constituindo uma coalizão de partidos para o exercício da patronagem, onde cada força política desfrutava o poder conforme os interesses privados de seus dirigentes⁸⁹⁸.

Numa perspectiva liberal, apropriada ao capitalismo moderno e desejada pela burguesia brasileira, a partir de 1946 essas forças tentaram estabelecer um novo *modus* de conciliar classes e cidadania através do “domínio público”⁸⁹⁹. Dessa forma, a via partidária nos anos da chamada *redemocratização* passou a ser o novo elo entre o Estado e a população, devido à valorização que passou a ter a representação política. Isso se deu muito mais pela necessidade das elites políticas e econômicas continuarem

⁸⁹⁷Algo semelhante à *domesticação dos dominados*, conforme teoriza Bourdieu (2002). Com certeza, a população brasileira pouco conhecia o *capital pessoal* de Vargas em 1930. Talvez, em parte, pela população gaúcha fosse mais lembrado. Mas, em relação ao seu *capital político*, este foi construído pela prática governamental, seja como deputado, como ministro ainda nos tempos de Washington Luís, seja como governador do Estado do Rio Grande do Sul e como líder do movimento de 1930. Sua “notoriedade” aconteceu de diferentes modos a partir das práticas de governo. Como foi, por exemplo, através de medidas administrativas clientelistas e paternalistas; através de articulações políticas com os diferentes grupos de interesses; e, de modo especial, através da construção da imagem do homem público autoritário, porém realizador e distribuidor de benefícios sociais aos pobres.

⁸⁹⁸A exceção inicial foi a UDN, em função da falta de uma definição mais rigorosa de seus propósitos ideológicos e seus interesses imediatos de exercício do poder.

⁸⁹⁹ Cf. Nunes (1997, p. 22).

a exercer o controle social, do que por participação espontânea e autônoma das classes populares.

Para garantir uma mobilização duradoura, os partidos deveriam, por um lado, elaborar e impor formas de representação do mundo social capaz de obter a adesão do maior número possível de cidadãos e, por outro lado, conquistar postos (de poder, ou de influências no governo) capazes de assegurar um poder de ascendência sobre os seus atributários. Essa seria a projeção do país para pós 1945, quando uma nova constituição liberal foi promulgada. Momento em que a sociedade brasileira pôde resgatar alguns valores políticos do passado e conquistar outros, especialmente no que dizia respeito à participação política dos cidadãos e da representatividade política de seus interesses individuais e coletivos por meio da esfera parlamentar.

Então, nos anos seguintes já é possível falarmos de proletariado e burguesia, como “classes ou facções” distintas das oligarquias, em função de terem cada uma, conforme teoriza Pierre Bourdieu, os seus *espaços de estilo de vida* próprios. Espaços estes especialmente localizados em centros urbanos industrializados do centro-sul do país, cuja dinâmica social e econômica gerou uma mobilização política bastante significativa.

Contudo, nesses espaços, como nos de representação política, ao proletariado não foi propiciada autonomia para retomar uma trajetória ideológica mais progressista. Como no caso da visão comunista de sociedade, ou mesmo socialista, em que pese o PSB de então defender a harmonização do proletariado com o capitalismo, e o PCB *atuar* na maior parte do tempo na clandestinidade. Restaram apenas os chamados *partidos de centro*, como a coalizão PTB-PSD, que apenas era uma fachada de *representação* para os trabalhadores **[grifos meus]**.

Na compreensão de Bodea (1992, p. 178-180), valendo-se do entendimento de Gramsci sobre partido político, essa organização deveria oferecer como proposta à sociedade uma nova “visão de mundo”, a partir de uma vontade coletiva do grupo que compartilha tal ideia. Assim, ao partido caberia conquistar consciências, e o futuro “trabalhismo” de Getúlio Vargas e Alberto Pasqualini, seguindo a interpretação *gramsciana* de dicotomia da sociedade civil e sociedade política, trabalhar na construção do *consenso* no que dizia respeito à sociedade civil, e de *coerção* quando das articulações da sociedade política **[grifos do autor]**.

Da mesma forma que o regime adotado em 30 manteve muitos elementos culturais da tradição política da república oligárquica, nos anos posteriores a 1945 permaneceram também os desenvolvidos durante a “Era Vargas”. A partir dessa data nota-se a continuidade do atrelamento popular ainda sob via sindical e corporativa, mas também por intermédio dos partidos políticos formados ao final do “antigo regime”. A fase democrática, então, foi predominantemente demarcada por um liberalismo do tipo populista, onde a cidadania foi regulada por instrumentos normativos, em que as práticas de dependência ao Estado continuavam a acontecer por meio dos partidos políticos (clientelismo), da burocracia e das lideranças sindicais.

Analisando o novo quando político brasileiro, Aspásia Camargo (1987, p. 14), coloca:

(...) O medo do *populismo* se confundiu, no discurso simbólico das lideranças oposicionistas do pós-45, com o medo do poder pessoal e do *comunismo*, o que contribuiu até certo ponto para evitar o aparecimento de lideranças nasseristas ou peronistas, de poder latente nas ditaduras do Terceiro Mundo. No Brasil, constituiu-se uma ‘ditadura corporativa’ que preservou o funcionamento formal das instituições políticas e manteve uma semilegalidade jurídica manipulada por um Executivo forte e por uma Lei de Segurança Nacional que permitia cassações de mandatos e indiscriminado intervencionismo aos níveis tanto econômico quanto político.

Essa perspectiva fica evidente nos excertos de pronunciamentos do então deputado federal João Goulart (s.d, p. 6-8), feitos na cidade de Porto Alegre após a sua saída do ministério do governo Vargas em fevereiro de 1954⁹⁰⁰. Em agradecimento às homenagens recebidas dos trabalhadores e entidades sindicais do Rio Grande do Sul, fez um “APELO À UNIÃO” e de “GRATIDÃO E SOLIDARIEDADE AOS TRABALHADORES”, “POR UM BRASIL MAIS FORTE” nos seguintes termos:

Pouco importa, trabalhadores do Rio Grande, que o capitalismo se mantenha alheio e insensível ao vosso sofrimento. Pouco importa que a reação organizada prossiga em sua faina inglória e injusta de injuriar e agredir os trabalhadores e aqueles que se colocam ao seu lado. Pouco importa que essa reação organizada se insurja venenosa e obstinada, contra a causa que defendem os trabalhadores: causa justa, cristã, humana e que, acima de tudo, significa uma vigorosa afirmação de equânime justiça que é a essência mesma do regime democrático.

⁹⁰⁰João Goulart era considerado pelos ferroviários gaúchos como uma das referências políticas na defesa dos interesses da categoria. Na cidade de Santa Maria esses trabalhadores fundaram no Bairro Itararé o “Centro Cívico João Goulart”, entidade que servia como instância de apoio eleitoral dos ferroviários trabalhistas a esse político brasileiro.

[...] O que nós desejamos – Trabalhadores do Brasil – é um clima de paz, de compreensão e entendimento entre os que produzem e os que trabalham. Um clima em que não haja aproveitadores gananciosos; em que não haja opressores nem oprimidos; em que não haja ostentação e desperdício, nem humilhação e miséria. Nós queremos um aperto de mão honesto, sincero e leal entre o capital e o trabalho.

[...] Não desejamos, por todos os motivos, luta de classes. Muito ao contrário, aspiramos a um clima de compreensão e paz social entre todas as classes que, todas elas devem objetivar a grandeza, o progresso da Nação.

Percebe-se que o discurso trazia em si uma orientação que contemplava a concepção varguista de governar e os ideais trabalhistas de obtenção da harmonia entre capital e trabalho, preferentemente num clima de paz entre as classes sociais num regime capitalista. Em relação a isso, Capelato (1998, p. 100-104) observa que Vargas passava a ser visto no Brasil como o grande articulador da relação entre Estado-Povo, cuja interação vinha no sentido de uma produção que valorizasse os elementos da cultura nacional, a partir de uma disciplina social a ser coordenada pelo Estado, instância que realizava a “tutela política” dessa produção cultural.

No que se refere à *política de massas*, como uma nova cultura política, ela despontou como resultado da crise do liberalismo econômico e o clamor reivindicatório dos trabalhadores, o que determinou a adoção de políticas intervencionistas de governo as quais somente poderiam se realizar através de governos fortes e lideranças carismáticas⁹⁰¹[grifo meu]. Bodea (1992, p. 207) salienta que a fase “populista”, então, representou um “reduccionismo classista” porque as políticas sociais e laborais engendradas evitaram o isolamento da classe operária, vigente antes desse período, e favoreceram o apoio aos governos instituídos.

Por seu lado, os ferroviários não foram infensos ao quadro nacional. Antes que outras categorias profissionais já haviam conseguido garantias constitucionais, as quais asseguravam à “classe” direitos profissionais e de cidadania há muito aspirado pelo proletariado. Em relação aos avanços de cidadania no país nessa época, José Murilo de Carvalho (2001, p. 10-12) pondera que no Brasil houve sempre uma maior ênfase aos direitos sociais do que outros tipos de direitos, porque estes, inclusive, precederam aos civis e políticos, fazendo com que a construção da cidadania tivesse a ver com a relação direta das pessoas com o Estado. Estas, na sua ótica, se tornavam cidadãos quando podiam demonstrar a lealdade ao Estado e a fazer sua identificação com a nação. Para

⁹⁰¹Idem, p. 141-143; 150-168.

o autor, “os direitos sociais permitem às sociedades politicamente organizadas reduzir os excessos de desigualdades produzidos pelo capitalismo e garantir um mínimo de bem-estar para todos (...)”⁹⁰².

Contudo, esses avanços eram vistos com certa surpresa por alguns segmentos da sociedade brasileira. Esse era o caso da Igreja Católica, que ao verificar com certa sutileza a situação do trabalhador brasileiro pós 1945, considerava o proletariado como uma massa em plena exploração. Como afirmou o padre Roberto Sabóia de Medeiros, “(...) refletimos uns instantes sobre a causa do trabalhador”⁹⁰³. Para o representante do clero, reformadores, ambiciosos e partidos rodeavam a massa visando obter dela seu apoio, especialmente o eleitoral. E o clérigo complementa:

O trabalhador é como que promovido e convidado a tomar consciência de seu novo estado, de suas novas regalias, sem que às vezes nem os mesmos trabalhadores tenham pensado naquilo, sem que às vezes nem pudessem fazer um ensaio ou uma preparação para as novas circunstâncias. É assim que estamos num país onde de repente se fica sabendo que existem leis sociais mais adiantadas do mundo, onde do dia para a noite a Constituição da República ordena a participação direta do trabalhador na empresa, do dia para a noite aparece um preceito sobre domingos e feriados remunerados, até que um belo momento, também de surpresa, seja mandado transformar-se o trabalhador em acionista com maioria de ações. E o mais esquisito de tudo isso é que os trabalhadores todos que são homens sossegados, calados, e que querem segurança, não são os primeiros a se lembrar dessas coisas. Eles mesmos às vezes ficam tontos e prefeririam medidas menos barulhentas e mais diretamente interessantes. Contudo, como é moda arranjar coisas para o mundo do trabalho, há sempre quem esteja imaginando o que mais conseguir, não tanto para ser posto em prática, mas para ligar o próprio nome a uma lei que fica no papel.

Questionando quem são os “amigos do trabalhador”, para Roberto Sabóia de Medeiros a Igreja sim é amiga, pois continuamente declara o seu ideal⁹⁰⁴. Reconhece o religioso que o “fenômeno do proletariado é a maior vergonha na face da civilização moderna”, e que por isso sua proteção estava na lei, desde que a legislação não perpetuasse a sua fraqueza⁹⁰⁵.

Essa perspectiva de “surpresa” em relação às “novas regalias” não parece afetar os trabalhadores ferroviários, que desde o início do século vinham solidificando uma

⁹⁰²Ibidem.

⁹⁰³In: Serviço Social, São Paulo, Ano IX, jun – set 1949, p. 5.

⁹⁰⁴Ibidem, p. 6.

⁹⁰⁵Ibidem, p. 11-12.

trajetória profissional, razão pela qual tiveram poder de barganha para assegurar uma série de conquistas.

Para Amaral Fontoura, ao tratar do tema “profissão e reestruturação social”, a legislação social obtida pelo operariado em várias partes do mundo, e em especial no Brasil no século XX, paradoxalmente, gerou o desinteresse pelo trabalho e a revolta dos trabalhadores contra os patrões. Segundo o autor, “(...) quase todos os industriais e homens de governo afirmam que a crise econômica e a efervescência do mundo atual residem precisamente nisso: no excesso de regalias concedidas ao trabalhador”⁹⁰⁶. No caso dos ferroviários, uma das primeiras categorias do país a alcançar direitos assegurados em lei, o que lhes permitiu gozar de certa estabilidade no trabalho, a compreensão sobre o que reivindicavam e o grau de mobilização que atingiram os tornavam no contexto do proletariado um grupo profissional bastante diferenciado.

Assim, a luta maior dos ferroviários foi no sentido de consolidar a “profissão”. Os direitos obtidos pela categoria até podem ser questionados como regalias ou concessões de caráter populista, mas é inegável que a força profissional e seu reconhecimento social foram decisivos para tais conquistas. Como afirma Lima (1998, p. 7), “(...) a identidade ferroviária se expressava num conjunto de hábitos adquiridos ao longo de sua existência. A ação sindical, a solidariedade entre si, as formas de expressão, todos estes elementos juntos contribuía para construir a identidade ferroviária”.

Pelo verificado no Rio Grande do Sul, os benefícios assegurados em lei não tornaram esses trabalhadores inoperantes. Nota-se, inclusive, que passaram a ser ainda mais zelosos no trabalho, mobilizados perante as questões sociais e participativos nos encaminhamentos políticos de suas reivindicações. Como afirma Petersen (2001, p. 172):

(...) as reivindicações do movimento operário trazem o tema dos direitos cidadãos para o campo da luta política; é preciso lembrar que a formação da classe operária ocorre pela via de suas lutas; elas são, portanto, constitutivas e não fortuitas para a emergente classe. Enquanto a Constituição estabelecia um perfil genérico e abstrato dos direitos cidadãos, o movimento operário tinha deles uma visão mais profunda e estendida ao âmbito social, político e civil e incorporava uma dimensão militante, com mecanismos e estratégias para que os direitos reivindicados se tornassem efetivos.

[...] A cidadania não é simplesmente um *status* legal definido por um conjunto de direitos e responsabilidades. É também uma identidade compartilhada por aqueles até então excluídos da sociedade dominante. Esta condição de

⁹⁰⁶In: Serviço Social, São Paulo, Ano X, jan – mar; abr – jun.1950, p. 45-46.

cidadania parece estar presente em vários momentos no movimento operário gaúcho.

Assim, ao atentar para mudanças com propostas progressistas, como as de inclusão social dos trabalhadores, acesso à cultura e à educação, exercício do trabalho em condições dignas, direitos trabalhistas assegurados em lei e direitos políticos em paridade com as demais classes sociais, os grupos políticos tradicionais do Rio Grande do Sul passaram a conviver com outras expectativas de construção e sedimentação societária.

4.1.2 Os Ferroviários e o Trabalhismo

No Rio Grande do Sul, se havia uma simpatia política dos ferroviários por partidos políticos ou tendências ideológicas anteriores há 1945, ao que nos foi possível perceber ela aconteceu predominantemente com o partido ou a tendência ideológica que exercia o governo. Da mesma forma, viam os governantes nos ferroviários uma profissão em ascensão e um peso político do grupo profissional a não ser desprezado. Perspectiva essa que se manteve nas décadas seguintes. Isso é verificável a partir do governo de Júlio de Castilhos, passando por Borges de Medeiros, Getúlio Vargas, Flores da Cunha, Walter Jobim, Ildo Meneghetti e Leonel Brizola, com o PRR predominando nas primeiras décadas, depois sendo sucedido pelo PSD e PTB nessa preferência.

O mesmo valia pela orientação ideológica, em que o positivismo sempre esteve presente na vida cotidiana dos ferroviários e suas famílias⁹⁰⁷. Na empresa VFRGS toda orientação político-administrativa foi embasada nos ensinamentos de Comte e nas políticas pensadas por Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros⁹⁰⁸. Isso também se refletia nas entidades dos trabalhadores ferroviários, pois a criação de muitas delas foram incentivadas pela VFRGS ou mesmo pelos governos positivistas. Valores como disciplina, ordem e pacifismo eram pontos de honra em todas as ações levadas a efeito pelos ferroviários. O maior exemplo disso, como constado no capítulo anterior, foi a COOPFER, que através de suas ações sociais conseguiu influir na cultura política do

⁹⁰⁷Entre as análises sobre o “Positivismo” no Rio Grande do Sul ver o trabalho Pinto (1986).

⁹⁰⁸Como se percebe nos trabalhos de Kliemann (1977), Bodea (1992) e na documentação administrativa da VFRGS gerada a partir de 1920.

meio ferroviário gaúcho, cujo caráter moderado combatia principalmente o comunismo como opção política.

Em função das fontes levantadas e das evidências históricas do após 1945, já com o funcionamento de novos partidos políticos no Brasil, é possível afirmarmos que o operariado ferroviário continuou a seguir predominantemente essa tendência moderada, escolhendo nos pleitos eleitorais preferencialmente os candidatos do PTB, depois os do PSD⁹⁰⁹.

Tomando-se por base os resultados eleitorais de 1945 a 1962 nas principais cidades núcleos de trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul, nota-se que se os ferroviários não eram declaradamente partidários do trabalhismo político brasileiro, contudo eram com certeza eleitores do PTB, ou pelo menos apoiadores dos candidatos petebistas que representavam a categoria, como acontecia com maior evidência nas eleições proporcionais.

Para chegarmos a essa conclusão fizemos um levantamento de todos os pleitos desse período, utilizando os dados dos trabalhos de Trindade e Noll (1991) e Bodea (1992) que apontam essa tendência⁹¹⁰. Da mesma forma, considerando a cidade de Santa Maria o maior desses núcleos, com base nas informações colhidas junto ao material da Câmara de Vereadores e depoimentos orais de ferroviários aposentados, avaliamos que os ferroviários eram predominantemente simpáticos ao trabalhismo.

Nesse período, segundo Weffort (1989, p. 67), o número do eleitorado era diminuto o Brasil, especialmente devido ao fato da população adulta em sua grande maioria ser analfabeta.

[...] Nas eleições pós-revolucionárias de 1933, a proporção de eleitores inscritos sobre o total da população atingia apenas a cerca de 3,5%, e não há motivos para crer que o nível de participação tenha sido maior no período anterior. Nas eleições de 1934, as últimas do regime revolucionário, esta mesma proporção sobe a cerca de 6,5% para atingir no segundo pleito realizado na etapa democrática (1950) a perto de 22% nas eleições de 1960. Não obstante o nível de participação eleitoral atingido em 1950 ou 1960 seja bastante inferior às proporções existentes de adultos, pois a exclusão dos analfabetos significa de fato a não participação da maioria da população rural (...) – cabe ressaltar o

⁹⁰⁹Se considerada as informações da pesquisa de Joan Bak (1998), o voto dos ferroviários gaúchos em pleitos anteriores a 1920 era majoritário na legenda federalista, devido às pressões da *Auxiliaire*.

⁹¹⁰Logicamente que não dispomos da evidência concreta de como foi o voto de cada eleitor. Mas, a expressividade de votos trabalhistas justamente nas cidades que concentravam milhares de trabalhadores ferroviários nos leva a essa conclusão, até mesmo porque na maioria delas não existiam outros setores proletários de maior destaque.

crescimento havido e as enormes transformações que esse crescimento vem acarretar no processo eleitoral.

Considerando-se que em Santa Maria predominava o eleitorado urbano, e que dentre estes havia um número expressivo de ferroviários alfabetizados, bem como seus familiares, os quais constituíam eleitores aptos, a expressividade da votação trabalhista contava com grande número de sufrágios desse grupo profissional⁹¹¹.

A seguir apresentamos alguns dados das eleições do período entre 1947 e 1962⁹¹², que reforçam o afirmado anteriormente:

Tabela 4

Eleição para Governador do Rio Grande do Sul – 1947

Partido e/ou Coligação	Rio Grande do Sul	Santa Maria
PSD-PRP-PCB - Walter S. Jobim	41,23	29,30
PTB - Alberto Pasqualini	37,64	55,90
PL-UDN – Décio M. Castro	18,91	14,80

Fonte: Trindade e Noll (1991).

Nessa eleição a região central do Rio Grande do Sul contou com dois candidatos ao governo estadual. Walter Só Jobim era ex-dirigente da COOPFER e uma das lideranças do PSD no Estado. Por seu lado, Alberto Pasqualini nascido na região (Ivorá - 4ª Colônia de Imigração Italiana) era um conceituado intelectual do trabalhismo e representou o PTB no pleito em questão. Pela tabela acima nota-se que a preferência

⁹¹¹Situação bem diversa da maioria do proletariado, como aponta Silva (1999, p. 36-37).

⁹¹²Conforme dados obtidos em Trindade e Noll (1991) e Câmara de Vereadores de Santa Maria (Livro de Atas – 1948-1962). Diferenças de percentuais dizem respeito aos votos brancos e nulos.

do eleitorado foi praticamente o dobro de apoio ao candidato do PTB, em que pese o mesmo não ser muito popular na cidade⁹¹³.

Portanto, a empatia de Getúlio Vargas representada pelo partido que havia fundado há apenas dois anos, bem como suas plataformas trabalhistas, foram majoritariamente aceitas pelo eleitorado do município⁹¹⁴. Isso, aliado ao fato de que muitos candidatos às eleições proporcionais “puxavam” votos para a legenda e, com esse procedimento acabavam colaborando com os candidatos das eleições majoritárias.

Da mesma forma que a eleição majoritária, nas proporcionais a votação do PTB no município de Santa Maria foi preponderante em relação aos demais partidos, com é possível perceber no exemplo que segue.

Tabela 5

Eleições para a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul – 1947

Partido e/ou Coligação	Rio Grande do Sul	Santa Maria
PTB	30,88	53,65
PSD	30,73	20,65
PL	9,86	8,70
UDN	8,50	4,00
PRP	8,42	5,10
PCB	5,76	7,65
PSP	0,49	0,10
ED	0,46	0,10

Fonte: Trindade e Noll (1991).

⁹¹³Essa pelo menos é a impressão demonstrada no cotidiano da Câmara de Vereadores de Santa Maria, local onde repercutiam os principais acontecimentos da comunidade, tradicionalmente formada por maioria de trabalhistas a partir de 1945.

⁹¹⁴Constatação também feita por Bodea (1992, p. 137, nota N^o. 236 e p. 208).

A evidência dos resultados eleitorais demonstra que o eleitorado santa-mariense “aderiu” ao trabalhismo. Entre algumas possíveis explicações para essa constatação está o fato que na eleição para presidente havida no ano de 1945, quando o PTB não lançou candidato, o PSD obteve no município um percentual de 70,81% dos votos válidos. Já nas eleições proporcionais de 1947, o PSD conseguiu apenas o apoio de 20,65% do eleitorado de Santa Maria e cerca de 30% nas eleições majoritárias do Estado.

Também, de acordo com as evidências documentais da Câmara de Vereadores de Santa Maria, a presença de expressivo contingente de trabalhadores como ferroviários, comerciários, operários de indústrias e funcionários públicos simpatizantes do trabalhismo faziam repercutir suas aspirações profissionais nos pleitos eleitorais.

Desse modo, se considerarmos os dados estatísticos das eleições para a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul referente aos anos de 1950, 1954 e 1958, a votação do PTB sempre ficou num patamar superior a 45% dos votos válidos e o restante dos 65% dos votos distribuídos entre os demais partidos.

Por exemplo, na eleição de 1950, em que não havia candidatos à eleição majoritária da região de Santa Maria, mesmo assim a votação do PTB foi bastante expressiva.

Tabela 6

Eleição para Governador do Rio Grande do Sul – 1950

Partido e/ou Coligação – Candidato	Rio Grande do Sul	Santa Maria
PTB-PSDA-PSP - Ernesto Dornelles	45,85	58,00
PRP-PSD-UDN - Pompílio Cylon F. Rosa	39,47	32,85
PL - Edgard L. Schneider	11,23	5,15
PSB - Bruno de M. Lima	0,13	0,00

Fonte: Trindade e Noll (1991).

O mesmo aconteceu nas eleições seguintes, como em 1954⁹¹⁵, com 53,5% dos votos válidos consignados para o candidato Alberto Pasqualini, e em 1958 com 59,2% dos votos válidos dados ao candidato Leonel de Moura Brizola. Sempre com médias bem acima do conseguido pelo partido em todo o Estado do Rio Grande do Sul. Esse cenário eleitoral também pode ser percebido nos demais núcleos ferroviários do Estado, com maior destaque às cidades de Rio Grande, Cacequi e São Jerônimo, tanto nas eleições majoritárias quanto nas proporcionais.

Como refere Bodea (1992, capítulo 2; p. 186), o PTB se colocou, a partir de sua fundação, como partido de “massa” voltado para o proletariado urbano assalariado, e tinha por intuito “organizar” e “mobilizar” os subalternos. No caso rio-grandense, o autor aponta a existência de um “trabalhismo gaúcho”, que entre outros elementos teóricos pautou-se pela ideia da visão castilhistas de modernização do Estado. Entretanto, mantendo a relação autoritarismo-liberalismo, calcada nos princípios do positivismo (especialmente a burocracia estatal) e do livre mercado. Além disso, trabalhando pela neutralização das oligarquias regionais e incorporação ordenada do operariado no âmbito do desenvolvimento estadual, em todas as suas esferas. Situações que seriam alcançadas pelo progresso industrial e adoção de legislação trabalhista e sindical, bem como, no plano nacional pela visão de desenvolvimento autônomo⁹¹⁶.

Conforme o autor, no Rio Grande do Sul o funcionamento do Partido contemplou os interesses de três correntes políticas principais, ou seja, uma *sindicalista*, outra *doutrinária-pasqualinista* e, por fim, a *pragmático-getulista*⁹¹⁷. Nessa última, contando com a influência de muitos dissidentes da primeira, se destacaram ao que o autor denominou de “políticos profissionais”, tendo como principais lideranças José Loureiro da Silva e José Diogo Brochado da Rocha, os dois oriundos do PSD⁹¹⁸.

No que diz respeito aos ferroviários, a influência de José Diogo Brochado da Rocha, como líder trabalhista, ex-diretor da VFRGS, deputado e presidente da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul parece ter sido importante nas orientações pragmáticas da categoria e na tendência de apoio ao trabalhismo. Nesse sentido,

⁹¹⁵Nessa eleição foram eleitos os deputados estaduais Waldemar Rodrigues da Silva (4.778 votos) e Heitor Silveira Campos (5.854 votos) pelo PTB, residentes em Santa Maria, e que contavam com apoio dos ferroviários (Dados completos ver: www.nupergs.ifch.ufrgs.br/eleicoes).

⁹¹⁶Para Gomes e D’Araújo (1989, p. 7-8), o trabalhismo decorre da concepção da democracia social europeia, que prima pela “valorização do trabalho”, “reencontro do Estado com a nação” e valorização do “personalismo político”.

⁹¹⁷Sobre o sistema partidário brasileiro pós 1945 ver o texto de Lima Junior (1990, p. 55-72).

⁹¹⁸Ibidem, p. 20-31.

considerando-se o quadro eleitoral pós 1945, são esclarecedoras as colocações feitas por José Diogo Brochado da Rocha⁹¹⁹. Constatou o parlamentar que enquanto esteve no PSD foi a única voz a defender as pretensões dos ferroviários, pois “(...) há quase dez meses sofrem os ferroviários do Rio Grande do Sul, as mais dolorosas provações morais, inteiramente abandonados pela direção do PSD, esquecida de que ao seu apoio e ao seu voto deve o Partido, em parte, a vitória de 2 de dezembro”, do que resultou a “repulsa generalizada dos trabalhadores ferroviários ao Partido Social Democrático e sua notória inclinação para o Partido Trabalhista”⁹²⁰.

Outro cenário que procuramos avaliar foi o municipal. Nesse caso, levantamos informações apenas referentes à cidade de Santa Maria, conforme foi possível identificar na documentação da Câmara de Vereadores do município. Nesta cidade, além da polarização política entre PTB e PSD, partidos como PSP e PSB, mesmo ocupando menor número de cadeiras no legislativo municipal acabavam representando os segmentos da esquerda política, e eram solidários das *causas ferroviárias* [grifo meu].

Tabela 7

Eleições para Vereador em Santa Maria – 1947, 1951 e 1955 ⁹²¹

Partido e/ou Coligação	Ano/Cadeiras		
	1947	1951	1955
PTB	04	07	07
PSD	09	04	05
PSP	01	01	01
PRP	-	01	01
PL	01	01	01
PSB	-	01	-

Fonte: Anais da Câmara de Vereadores de Santa Maria/RS.

⁹¹⁹Citado por Bodea (1992, p. 29-30). No seu currículo político, além de ter exercido a direção da VFRGS, o coronel José Diogo Brochado da Rocha foi eleito deputado federal pelo PSD em 1945 (45.578 votos); deputado estadual pelo PTB em 1947, quando obteve a maior votação entre os concorrentes (20.446 votos). Também foi presidente da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul em 1949 e deputado federal pelo PTB em 1955.

⁹²⁰Referindo-se aos acontecimentos às eleições de 1945 e à greve geral dos ferroviários entabulada a partir de 19 de fevereiro de 1946 (Cf. Bodea, 1992, p. 29).

⁹²¹Levantamento conforme informações contidas nas Atas da Câmara de Vereadores, quando da sessão de posse. Dados das eleições em Santa Maria, no período de 1947 a 1962, como o número de votos recebidos pelos vereadores não estão disponíveis naquele parlamento municipal. Conforme informações do Tribunal Regional Eleitoral do Rio Grande do Sul há que ser feita pesquisa individual na Coordenadoria de Documentação e Informação/TRE-RS.

No contexto municipal, ao contrário das eleições dos pleitos estadual e federal, em que o PTB sempre obteve votações preponderantes em relação aos demais partidos, a composição da Câmara de Vereadores de Santa Maria apresentou um equilíbrio entre o PTB e o PSD. Nesse período, tanto num partido quanto no outro, muitos vereadores eleitos ou suplentes eram ferroviários ou funcionários da COOPFER.

Fato semelhante aconteceu nas eleições majoritárias municipais. Após longo período imperial e republicano de governos geridos por intendentes, geralmente representativos de apenas duas forças políticas (conservadores e liberais; *borgistas* e *assististas*), e interventores da época da "Era Vargas" que dirigiram o poder executivo, com a introdução de eleições diretas o PTB elegeu em sequência o prefeito de Santa Maria em três oportunidades⁹²².

A lógica desse apoio ao PTB e/ou aos candidatos da sigla nos diferentes pleitos eleitorais, parece estar nos compromissos históricos assumidos com os trabalhadores proletários, primeiramente pelo *borgismo*, depois pelo *varguismo*, e no após 1945 especialmente pelo *petebismo*. De acordo com a teoria trabalhista concebida por Alberto Pasqualini (1994, p. 98):

Parece evidente que um Partido de índole trabalhista deve propugnar que o Estado, na realização dos seus objetivos econômicos e sociais, tenha precipuamente em vista as necessidades e os interesses das classes trabalhadoras. Isso somente será possível pela elevação do padrão econômico e educacional das massas proletárias rurais e urbanas, e, conseqüentemente, pela maior distribuição da riqueza e da renda nacional.

(...) essa elevação do nível de vida somente se tornará possível com o aumento do poder aquisitivo e com a acessibilidade dos meios que, pelo trabalho, permitam alcançá-los.

Conforme a teoria trabalhista elaborada pela intelectualidade do partido, acrescida com muitos preceitos orientados pelas concepções políticas de Vargas, a "questão dos salários" era considerada ponto fundamental em qualquer programa político elaborado pelos trabalhistas. Evidentes eram as preocupações com o poder de compra da moeda ou sua desvalorização. Como escreveu Pasqualini (1994, p. 99): "Eis porque os processos inflacionistas repercutem diretamente sobre as classes proletárias, agravando-lhes a situação e tornando-lhes a vida mais penosa (...)".

⁹²²Com os prefeitos Heitor Silveira Campos, Vidal Castilhos Dania e Paulo Devanier Lauda.

Seguindo-se os passos das greves entabuladas pelos ferroviários, sempre o fator principal gerador das paralisações era o das reposições salariais. Como visto anteriormente, no Rio Grande do Sul, desde 1917 os governos positivistas e depois trabalhistas deixaram exposto ao proletariado suas intenções de favorecer a ascensão social desses trabalhadores. No bojo de uma série de medidas a serem postas em prática por estes governos, pelo menos duas ganharam maior projeção no decorrer dos anos, ou seja, a educação e a melhoria das remunerações salariais.

Sendo assim, desde aquela data os ferroviários gaúchos colocaram entre suas metas sociais o alcance de condições da melhoria de vida que incluíam a reversão do analfabetismo e o recebimento de salários que atendessem suas necessidades de sobrevivência. Considerando-se essa perspectiva histórica, no decorrer dos anos, especialmente após 1930, já em pleno governo do presidente Getúlio Vargas, cheio de intenções nacionalistas e preocupado com a vasta população de humildes existentes no país, os discursos e as práticas propugnados pelos trabalhistas tiveram grande aceitação entre os ferroviários.

Pragmaticamente, enquanto foram atendidos em suas demandas, assistiram passivamente o desenrolar dos acontecimentos nacionais entre 1930 e 1945, período de poucas greves e manifestações da categoria. Assim, a partir de 1945, com a constituição de novos partidos políticos, liderados por velhos personagens já conhecidos dos trabalhadores, foi quase que ao natural a empatia dos ferroviários gaúchos pelo apoio ao trabalhismo e suas alianças políticas.

Para se ter uma ideia de como era entendido esse trabalhismo, buscamos a sua definição conforme pronunciamento do vereador de Porto Alegre, e depois deputado estadual pelo PTB, Temperani Pereira. Para o referido político: “Trabalhismo é o sistema econômico-social em que se estabelece o primado do trabalho, que progressivamente passa a ter a melhor participação na distribuição da riqueza social”⁹²³. Em relação ao Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), cujas bases ideológicas eram provenientes da tradição do trabalhismo inglês, Temperani Pereira asseverou: “Ora, se o partido trabalhista visa o alevantamento e a situação de primado social dos trabalhadores – claro está que deve ter um corpo prevalentemente composto de trabalhadores, que, inclusive, assumam a direção partidária. Intelectuais, homens progressistas de todos os setores

⁹²³Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Anais**. “Trabalhismo e Realidade” (discurso pronunciado na Câmara de Vereadores de Porto Alegre), Santa Maria, out. 1952, p. 32.

de atividade podem e devem fazer parte do Partido Trabalhista. Mas o impulso evolutivo das conquistas partidárias tem de ser garantido pelos maiores interessados: os trabalhadores”⁹²⁴. (sic)

Na plataforma programática do partido estavam contempladas a maior parte das aspirações dos ferroviários, e seus líderes eram bastante conhecidos. Até porque, muitas das estrelas petebistas do cenário nacional eram gaúchas. Pessoas que haviam empenhado a palavra perante os trabalhadores há muitos anos e, portanto, estabelecido compromissos que teriam como efeito as contrapartidas eleitorais.

No programa do PTB de 1945 fica tácito no seu primeiro ponto, com reforço no segundo, que o partido desejava um reexame da constituição de 1937, mas desde que não fossem “reduzidos os direitos por ela assegurados aos trabalhadores”⁹²⁵. Da mesma forma, afirmavam a defesa do “dever de trabalhar e segurança no emprego”, com o “aprimoramento profissional e intelectual dos trabalhadores”, como forma de garantir a defesa nacional. Ainda nesse programa, conforme o Art. 7º, alínea “e”, “o sustento próprio e da família de maneira condigna inclui não somente a habitação, o alimento e a roupa, como a higiene, a educação e a diversão”, tudo isso somado à disseminação do ensino técnico-profissional e escolas noturnas de alfabetização⁹²⁶.

De acordo com esses propósitos, um dos itens que marcavam diretamente a relação entre trabalhistas e ferroviários estava disposto no artigo 17 do programa. Dizia que não haveria concorrências nas mesmas zonas de atuação entre os transportes ferroviários e rodoviários, além de que seriam eletrificadas muitas ferrovias visando a redução de custos, justamente os maiores problemas enfrentados por esse setor naquele momento. Também estaria assegurada a estatização das empresas privadas ferroviárias, a construção de ferrovias que possibilitassem a interligação de todos os Estados do país e o apoio ao desenvolvimento cooperativista, com destaque às facilidades de obtenção de crédito por essas entidades⁹²⁷.

Para complementar suas intenções com o proletariado, o PTB defendia em seu programa o “direito de greve pacífica”⁹²⁸. Mesmo que para isso fossem enfatizadas as “condições” para a legalidade das greves, as quais incluíam os servidores públicos e os

⁹²⁴Ibidem, página 33 do referido discurso.

⁹²⁵In: Chacon (1998, p.467).

⁹²⁶Ibidem, p. 470-471.

⁹²⁷Ibidem, p. 477; 480.

⁹²⁸Ibidem, p. 483-484.

serviços considerados essenciais ao Estado. Ainda assim tal posição partidária contemplava os ferroviários, tradicional segmento grevista.

4.1.3 Os Ferroviários e o Comunismo

Se nas duas primeiras décadas do século passado o anarquismo influenciou ideologicamente o movimento operário gaúcho, da mesma forma tentou atrair para sua órbita os trabalhadores ferroviários. Mas, sobre esse assunto somente conseguimos algumas poucas informações fragmentadas na historiografia e na imprensa.

Como se tornou comum em todo o país, os anarquistas infiltravam seus militantes nas empresas ferroviárias, pois, estas, na sua maioria, disponibilizavam empregos sem concursos ou no máximo faziam simples entrevistas para a seleção de pessoal. Por isso, aproveitavam tais oportunidades para atuar junto ao operariado, procurando o apoio especialmente nos trabalhadores do setor das oficinas. Nesse local, que contava com muitos imigrantes ou descendentes de imigrantes, estavam os mais visados. Isso acontecia também por serem trabalhadores alfabetizados e mais politizados.

Essa era uma estratégia de ação comum dos anarquistas em todo o país. Vejam-se os casos de São Paulo e Minas Gerais, considerados juntamente como o Estado do Rio de Janeiro os maiores redutos de trabalhadores ferroviários do Brasil. Como o pessoal das oficinas tinha um padrão cultural superior aos demais servidores da ferrovia, e também porque recebiam os melhores salários pela capacitação que possuíam, como afirma Possas (2001, p. 161-162), “(...) era necessário demarcar as fronteiras que separavam o vagabundo, o desordeiro e o imoral” do trabalhador ferroviário visto como uma pequena “elite operária”⁹²⁹, e considerado como modelo de “trabalhador ordeiro, forte, saudável”. Da mesma forma, eram trabalhadores reconhecidos como os responsáveis pelo crescimento econômico da nação⁹³⁰. Para a maioria dos trabalhadores desse campo de atuação profissional, realmente componentes de uma

⁹²⁹Grifo meu.

⁹³⁰Conforme Lídia Possas (ibidem), essa era uma imagem muito explorada “pela imprensa burguesa”, características que também “foram incorporadas pela própria resistência anarquista, que as reproduzia, reforçando o ideal de trabalho e de disciplina necessário à produtividade e ao progresso”.

“elite operária”, as ideias anarquistas avançavam na contramão de seus interesses profissionais.

O mesmo aconteceu com a influência comunista. A estratégia de ação junto aos ferroviários também foi semelhante. Como refere Corgozinho (1989, p. 182-183), baseada em depoimentos orais, as Oficinas da cidade de Divinópolis em Minas Gerais além de serem conhecidas como a “casa dos milagres”, devido à capacidade dos operários em recompor tudo o que era necessário para o funcionamento dos trens, também concentravam os operários bastante politizados. Segundo a autora:

(...) muitos deles eram descendentes de imigrantes italianos e portugueses. Eram considerados mais instruídos, tinham mais prática em diferentes tarefas de fabricação na Oficina e, muitos foram aproveitados em cargos de chefia nas diferentes seções. Segundo os depoimentos, eram também mais ‘*revoltados*’, mais combativos na exigência de seus direitos e alguns provavelmente faziam parte do Partido Comunista.

No Rio Grande do Sul muitas das greves havidas nas concessionárias ferroviárias e na VFRGS aconteceram organizadas pelos militantes anarquistas e comunistas. Porém, foram iniciativas isoladas. Nem mesmo a grande greve ferroviária de 1917 pode ser atribuída à influência dessas ideologias⁹³¹. Depois de 1920, já em franco processo de cooptação das principais “lideranças” socialistas e anarquistas ao PRR, algumas greves ainda aconteceram, mas foram motivadas principalmente por questões salariais. Mesmo acusados pela imprensa como os responsáveis pelos acontecimentos, nessa fase os anarquistas já haviam perdido seus espaços de influência para os comunistas.

Assim, por exemplo, foi o caso da greve dos caldeireiros das oficinas de Santa Maria em 1921, inspirada pela União Geral de Trabalhadores (UGT) de tendência comunista e libertária, cuja ação praticamente ficou restrita a esse local. Mas, como os comunistas não tiveram entre 1920 e 1930 uma organização condizente as suas pretensões no Brasil, somente mais tarde é que tentaram uma atuação direta e incisiva junto aos ferroviários gaúchos⁹³². Como consta em “Memória Cidadã: Vila Belga” (2002,

⁹³¹Além do afirmado por Bodea (1980), Axt (2001, p. 210-211) aponta nessa greve um “cunho notadamente ideológico” de “exaltação nacionalista e xenófoba”, em que os operários acabaram assumindo a retórica governamental em relação às companhias estrangeiras ligadas aos transportes no Estado do Rio Grande do Sul. Visão também explorada por Bak (1998) em seu estudo.

⁹³²Entre elas, uma iniciada em 8 de fevereiro de 1936 em Santa Maria, gerada pela suspensão de gratificações (promessa de repasse de parte dos lucros da empresa), e terminada no dia 13, em função do compromisso de pagamento assumido pelo governo do Gen. Flores da Cunha (Cf. Konrad, 2005, p. 2).

p. 179-180), “(...) nas décadas de 30 e 40, as reivindicações trabalhistas ficaram adormecidas, devido à ordem populista exercida no governo ditatorial de Getúlio Vargas”.

Nesse período, conforme *Boletim da Comissão Sindical Nacional do Partido Comunista*, de dezembro de 1930, uma série de providências deveriam ser adotadas pelos militantes do partido em vista de uma atuação mais intensa junto aos trabalhadores. Na retomada de ações, entre as categorias que seriam o alvo principal estavam os trabalhadores têxteis, agrícolas, ferroviários, marítimos, transporte urbano (bondes), frigoríficos, minas, etc. A ideia era partir para uma organização efetiva dos trabalhadores no plano regional, trazendo as “massas” para órbita de influência dos comunistas⁹³³.

Para isso acontecer, deveria ser convocado um Comitê formado em cada empresa ou sindicato da mesma região, e depois eleitos delegados para participarem de uma conferência regional de unificação e de luta. Para que essa atitude se revestisse de sucesso, os militantes eram incentivados a “combater a traição dos chefes amarelos, policiais, as ilusões liberais, prestistas, reformistas, religiosas, etc”. Somente assim poderiam organizar a Central Geral dos Trabalhadores e depois proceder da mesma forma no campo nacional⁹³⁴.

Entre as principais estratégias dos comunistas a partir de 1930 estavam as “marchas contra a fome” e as “greves interprofissionais”. Porém, os embates políticos com os aliancistas, ao longo dos anos, acabaram impedindo que as ações pensadas fossem executadas sem maiores percalços⁹³⁵. Em relação aos ferroviários, pelo que consta em relatos de pesquisas, as atitudes de paralisação incentivadas pelos comunistas aconteceram de forma esparsa em alguns Estados do Brasil, incluindo-se também o Rio Grande do Sul, sem, contudo, terem tido grande repercussão.

Entretanto, essa reduzida dinâmica de mobilização deixou de existir depois de 1945. A partir de então, com a volta temporária do PCB à legalidade, muitos comunistas puderam livremente atuar junto aos ferroviários, principalmente como organizadores dos movimentos reivindicatórios, fato reconhecido por esses trabalhadores em depoimentos orais. Pelo menos essa realidade é possível de ser verificada na cidade de Santa Maria

⁹³³Disponível em: <<http://www.cebela.org.br/txtpolit/socio/vol4/sumario4.html>> Item 183.3. Capturado em: 20 out. 2003.

⁹³⁴Ibidem.

⁹³⁵Sobre isso ver Carone (1991, p. 62-71).

nessa época, o que não quer dizer que o coletivo profissional fosse adepto do comunismo.

Em 1945 surgiu o Movimento Unificador dos Trabalhadores (MUT) que foi controlado pelos comunistas com propósitos de ações intersindicais. Preconizava a manutenção da ordem, luta contra o nazi-fascismo, a aliança com outras correntes sindicais, aumento da produção, apoio a Vargas, aperfeiçoamento das leis trabalhistas e a reforma sindical. Definindo a greve como último recurso, o MUT pretendia representar os trabalhadores nas mesas de negociação. Apesar de propor uma abrangente política de coligação, foi alvo de repressão policial e responsabilizado pela radicalização do movimento operário⁹³⁶.

Parece estar nesse movimento a origem de muitas das lideranças que atuaram em Santa Maria junto aos ferroviários. Estes, por seu lado, segundo Cruz (2004, p. 26-27) criaram o Movimento Unificador Ferroviário (MUF)⁹³⁷. Como existiam alianças com os trabalhistas e socialistas, os comunistas puderam atuar de forma declarada, mesmo depois da decretação da ilegalidade do partido⁹³⁸.

Até 1964 podemos identificar entre as principais lideranças dos movimentos reivindicatórios ferroviários em Santa Maria elementos simpatizantes comunistas, socialistas, pessedistas e trabalhistas. Assim foram os exemplos, entre outros, respectivamente dos ferroviários Mathias Salathiel Fernandes, Aristotelino Tiolet, Balthazar Melo⁹³⁹, Argemiro Antonio da Rosa, Aldomar Lara de Ré, Ramão Ramires, Francisco Lemos, Ernesto Bortoluzzi, Nelson Germano Witzel, Walter Severo Marques, Clóvis Moraes Rodrigues, Onofre Ilha Dornelles, Euclides Gonçalves. Muitos deles, inclusive, foram dirigentes de sociedades assistenciais e recreativas organizadas pela categoria. Como no caso dos maquinistas e foguistas, considerados os mais mobilizados politicamente⁹⁴⁰.

⁹³⁶Conforme <<http://www.unicamp.br/cecult/>>. Texto “Trabalhadores e Sindicatos (1945-1964)”, de autoria de Antonio Luigi Negro e Fernando Teixeira da Silva. Capturado em: 29 nov. 2002.

⁹³⁷À época, presidido por Geraldo Jansen.

⁹³⁸Como refere Bodea (1992, p. 60), o voto operário e as principais lideranças do Partido Comunista, após sua proscrição, foram direcionados ao PR e PTB.

⁹³⁹Considerado entre os ferroviários um dos nomes mais expressivos entre as lideranças dos movimentos reivindicatórios. Comunista assumido, nos anos 50 fez cursos e visitas à União Soviética e demais países da Europa Oriental. Segundo suas próprias palavras, conforme depoimento em vídeo gravado em 2000, buscava no exterior o aprendizado necessário para organizar as greves dos ferroviários. Faleceu no ano de 2003, em Santa Maria.

⁹⁴⁰Para informação, na Argentina também foram os “maquinistas y fogoneros” os pioneiros na organização política dos ferrocarrileros, o que se deu com a constituição da entidade “La Fraternidad”. Sobre esse assunto, ver entre outros, os autores Horowitz (1984; 1985), Gordillo (1988) e Casal y Llanos (2004).

Contudo, na COOPFER, nos cargos de diretoria, somente trabalhistas e liberais conseguiam atuar como dirigentes máximos. Isso era o reflexo da relação direta entre o conselho diretor da Cooperativa e a direção da VFRGS, que espelhava o partido ou as forças coligadas que exerciam o governo do Rio Grande do Sul.

De acordo com o ferroviário aposentado Telmo Pereira Soares, simpatizante à época do PSD, “o Partido Comunista Brasileiro sempre gozou de grande simpatia em mais ou menos 20% da classe, porque a grande maioria fazia parte do PTB. Outros partidos não tinham muito apoio entre os ferroviários da época”⁹⁴¹. Já na opinião de Aerthe Corsino dos Santos, também simpatizante do PSD, “(...) predominava o PTB; quanto ao Partido Comunista tinha poucos adeptos; ocorre que os comunistas fazem muita propaganda, fazem muito barulho e comprometeram grandemente a classe ferroviária”⁹⁴².

Essa opinião pode ser comprovada segundo os resultados eleitorais. De acordo com o afirmado, por exemplo, em 1947 nas eleições para a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul os comunistas obtiveram em Santa Maria 7,65% dos votos, enquanto o PTB alcançou 53,65% e o PSD 20,65%. Em 1950, estando na ilegalidade o PCB, os partidos mais à esquerda, ou seja, o PSP e o PSB conquistaram em conjunto apenas 4,7% dos votos na cidade, melhorando um pouco em 1954, quando conseguiram 12,9%. Voltando a decrescer em 1958 e 1962, em função de que os partidos de centro capitalizaram os votos desse eleitorado⁹⁴³.

Logicamente, são números gerais que apresentam uma tendência do eleitorado. Mas, como era de conhecimento público que as famílias ferroviárias eram majoritariamente alfabetizadas e constituíam um número expressivo da população santamariense, nossa dedução é que grande parte dessa votação expressava também era a tendência do eleitorado ferroviário. Além disso, deve ser considerado que muitos representantes da Câmara de Vereadores de Santa Maria eram eleitos pelo PTB, PSP e PSB, o que da mesma forma se dava com deputados estaduais e federais de diferentes siglas. Todos eleitos graças aos votos obtidos junto à “classe ferroviária”⁹⁴⁴.

Também, como coloca Bravo (2002), no México organizaram diversas entidades políticas, sendo entre outras “La Ordem Suprema de Empleados Ferrocarrileros”, “La Unión de Mecánicos”, União e Fraternidades como a dos “Maquinistas, Conductores, Fogoneros Y Garroteros”, etc.

⁹⁴¹Questionário respondido em 30 abr. 2003, p. 6.

⁹⁴²Questionário respondido em 02 jan.2003, p. 6.

⁹⁴³As estatísticas e resultados eleitorais encontramos em Trindade e Noll (1991).

⁹⁴⁴Entre eles Clóvis Pestana (PRR), Waldemar Rodrigues da Silva (PTB), Heitor Silveira Campos (PTB), Croacy Cavalheiro de Oliveira (PTB), Helmut Closs (PTB), José Diogo Brochado da Rocha (PTB), José

Dessa forma, o mesmo valeria para as eleições majoritárias de senador, governador do Estado e presidente da República, a exceção da coligação para o governo estadual de 1947, quando o PCB concorreu na chapa com o PSD e PRP, obtendo em Santa Maria 29,3% dos votos. Exceção também para a presidência da República, quando o PCB com Yedo Fiúza obteve na cidade 16,46 % da preferência do eleitorado. Porém, deve ser lembrado que o PTB não teve candidato naquele pleito⁹⁴⁵.

Sobre as influências e pressões dos comunistas junto aos ferroviários e suas famílias, recorda o advogado e ex-vereador santa-mariense Jorge Achutti Mottecy, que de participante do Movimento Nacionalista dos anos 50 migrou para o “Grupo dos Onze” de tendência comunista: “(...) seus companheiros atuavam em bairros, escolas e associações, principalmente a dos ferroviários”⁹⁴⁶. Quanto a isso, o ferroviário Alexandre da Cruz (2004, p. 137) argumenta: “Demagogia sempre foi o lema de muitos oportunistas; apareciam nas horas boas; sempre nas conquistas; quando perdíamos nos chamavam de comunistas”.

Por outro lado, também havia um eleitorado ferroviário simpatizante de tendências políticas mais moderadas, como eram os apoiadores do PSD, PL e UDN. Nesse caso, além do pessoal que atuava na parte administrativa ligados ao aparato burocrático da ferrovia, geralmente servidores que contavam com formação de ensino médio ou superior, também se destacavam os dirigentes da COOPFER.

Então, comparadas às outras realidades de ação política dos trabalhadores ferroviários no Brasil, como aconteceu, por exemplo, em São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro ou Ceará, no Rio Grande do Sul as evidências da aceitação da ideologia comunista entre os servidores da VFRGS apontam que ela influenciou nos procedimentos políticos do grupo profissional. Porém, suas repercussões foram atenuadas ao longo do tempo pela tendência desses trabalhadores optarem pelo apoio aos governos “trabalhistas”.

Além disso, há que se considerar outros fatores que influíram de modo significativo nessa posição. Assim foi o caso da “habilidade” política dos governos gaúchos em se antecipar às reivindicações dos ferroviários em termos de encaminhamentos e aplicação

Marques da Rocha (PSD), Raul Pilla (PL), Edgar Schneider (PL), Coelho de Souza (PL), Cândido Norberto (PSB), César Prieto (PTB), Walter Peracchi de Barcellos (PSD), Wilson Vargas (PTB), Fernando Ferrari (PTB) e Lamaison Porto (PTB).

⁹⁴⁵O candidato Eurico Gaspar Dutra, com o apoio do PTB, obteve em Santa Maria 70,81% dos votos.

⁹⁴⁶Segundo o texto da jornalista Iara Lemos, “Nos porões de Santa Maria”. **Diário de Santa Maria**, Santa Maria, 19 jun. 2003, p. 11.

de leis em benefício da “classe”. Da mesma forma, a indicação de pessoas para exercer a direção da VFRGS constituiu outro trunfo governamental, pois geralmente eram as que conheciam muito bem a realidade laboral e social ferroviária, ou possuíam empatia recíproca com os trabalhadores.

4.2 A Retomada dos Movimentos Paredistas

Ao longo da trajetória profissional dos trabalhadores da VFRGS foram comuns e constantes as greves e mobilizações, especialmente relacionadas às questões do trabalho. Em toda a história ferroviária que focalizamos nesse estudo, as “paredes” constituíram a principal forma de representação política dos trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul⁹⁴⁷.

Dos primeiros tempos, como vimos no capítulo 2, tiveram como causas as precárias condições de trabalho, com jornadas que ultrapassavam 12 horas de atividade, sem haver um mínimo de regramento para assegurar o descanso do pessoal, e, principalmente, acontecia por melhorias salariais. Como coloca Lima (1998, p.8), ao se referir às formas de identidade dos trabalhadores ferroviários, “(...) aquela mais aparente, e que ficou mais conhecida, foi a capacidade de resistência e mobilização, expressa nas greves da categoria. Neste sentido, ser ferroviário significava ‘lutar’ para garantir os seus direitos. A ‘combatividade’ da categoria era considerada a maior expressão desta identidade”.

Após a edição de algumas leis, como consequência de greves consideradas memoráveis pelos trabalhadores, como as de 1906 e 1917, os ferroviários conseguiram do governo a criação da Lei da Caixa de Aposentadoria em 1923 e a Lei de Férias em 1925. Porém, eram naquele momento conquistas ainda tímidas, insuficientes para assegurar a estabilidade profissional e um razoável padrão de vida familiar. Nesse ínterim, a chamada “questão social” era bastante evidente e também afetava a existência

⁹⁴⁷O termo “greve” provém do latim “grava”, isto é, praia de areia e, depois em 1873, do francês “grève”, porque era na Praça da Greve, areal vizinho ao rio Sena que se reuniam com maior frequência, os desempregados. O termo “parede” tem sua origem na palavra latina “pariete”, cujo significado é barreira, interpor uma parede ou muro; o mesmo que greve.

dos ferroviários brasileiros⁹⁴⁸. Tal questão, explorada politicamente pela “oposição”, como foi durante as “campanhas civilistas” protagonizadas pelo liberal Rui Barbosa, determinou que medidas governamentais e legislativas fossem pensadas, e algumas até postas em execução no decorrer dos anos.

Assim, em 1920 foi criada a “Comissão Especial de Legislação Social” da Câmara dos Deputados, cuja função seria tratar das iniciativas legislativas na área trabalhista. Logo depois, em 1923 começou a funcionar o “Conselho Nacional do Trabalho”, concebido como um órgão específico para tratar de questões dessa natureza. Naquele momento o Conselho teve apenas uma atuação de caráter consultivo, porque somente a partir de 1928 o órgão adquiriu poderes para atuar como árbitro de conflitos trabalhistas⁹⁴⁹.

Em que pese à timidez das iniciativas governamentais, a impetuosidade proletária foi sendo lentamente freada, situação que se tornou mais evidente a partir de 1930 quando as ações do Ministério do Trabalho, conjugadas depois com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), asseguraram todo um cabedal de garantias de trabalho e de jubramento aos trabalhadores, o que igualmente contemplou os ferroviários.

Porém, com o final do governo Vargas em 1945, após muitos anos com os salários arrojados em função das prioridades da mobilização de guerra, quando a inflação começou a dar mostras de descontrole no país, o coletivo profissional dos trabalhadores ferroviários em todo o Brasil voltou novamente a se mobilizar⁹⁵⁰. Isso passou a acontecer geralmente no período entre os meses de abril e maio, quando eram feitas as articulações finais de anúncio do salário mínimo pelo governo.

Como os ferroviários haviam alcançado uma condição remuneratória considerada bastante satisfatória, equiparada aos salários médios das principais profissões liberais e do funcionalismo público, sempre lutaram no intuito de manter certo padrão de vida. Padrão que continuasse a assegurar suas boas condições sociais, como era o caso da maioria possuir moradia própria, assistência médica, acesso à educação, crédito no

⁹⁴⁸Rodeghero (2002, p. 479) ao comentar a influência anticomunista da Igreja Católica, a qual propugnava a “necessidade de colaboração e harmonia entre as classes” (combate às “ideologias exóticas”), denomina a questão como uma “questão operária”.

⁹⁴⁹O mesmo acontecia em relação ao cenário internacional, quando em 1919 o Brasil participou da Conferência do Trabalho que foi realizada em Washington. Sobre esse assunto ver Simão (1966, p. 79).

⁹⁵⁰Corgozinho (1989) apresenta vários depoimentos orais de ferroviários de Minas Gerais, no capítulo III de sua dissertação, sobre as razões das frequentes greves que realizaram a partir de 1944.

comércio e uma série de outros benefícios. No dizer do ferroviário aposentado Djalmo B. Jacques⁹⁵¹:

Eu participei de várias greves. O pessoal era muito unido. Santa Maria era o centro. Daqui transmitiam, através do sindicato, as reivindicações que, geralmente, eram atendidas. As greves das quais eu participei, quase todas em Cacequi, foram pacíficas. Não sei se houve violência em Santa Maria. Sempre que tinha greve, o pessoal se reunia para ouvir os líderes falarem a respeito de como estava o atendimento das reivindicações, se seriam atendidas ou não. Às vezes eram greves curtas, às vezes mais duradouras.

Portanto, para os ferroviários fazer greve significava manter conquistas ou a obtenção de reposições salariais. Com raras exceções, elas duravam em média uma semana. Nesse período, através de reuniões em cada núcleo municipal, decidiam sobre pontos a constar numa “carta de reivindicações” que geralmente era delineada de forma objetiva e direta, contendo o que desejavam da VFRGS ou do governo estadual⁹⁵².

Reunidos os vários pontos discutidos em cada núcleo, através de uma grande assembleia geral realizada na cidade Santa Maria, que podia ser no largo da estação férrea, na Praça “Cristóvão Colombo” ou no Cine Independência (largo da Praça “Saldanha Marinho”), aprovavam a emissão de tal carta. Nos momentos seguintes articulavam o apoio e a solidariedade de outras estradas de ferro do país, de sindicatos, vereadores e deputados, prefeitos, etc.

Rotineiramente, sob a liderança de uma entidade política que organizava a greve, e contando com o apoio de uma assessoria jurídica e pelo menos dois ou três deputados comprometidos com a categoria, realizavam assembleias para informar o desencadeamento do movimento e o estágio das negociações com a direção da VFRGS e governo estadual. Aparentemente, tudo realizado dentro da maior normalidade, até o momento em que ocorria o desenlace do evento.

⁹⁵¹In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 180).

⁹⁵²Ver exemplo no Anexo “L”.

4.2.1 Articulações e os Apoios Políticos

A partir de 1945 é nítido o grau de articulações políticas e o apoio alcançado pelos ferroviários gaúchos, a se considerar o caso específico da cidade de Santa Maria, e algumas amostras que podemos perceber na documentação em relação a outros importantes núcleos concentradores desses trabalhadores no Rio Grande do Sul. Até então, em função da situação política brasileira, com seus reflexos pontuais nas realidades regionais, somado a falta de entidades profissionais de caráter político, representativas do grupo profissional, a relação se dava quase que diretamente entre os trabalhadores ferroviários e a direção da VFRGS, através de suas instâncias administrativas setoriais.

Como visto no capítulo 2, até por volta de 1920 as mobilizações dos ferroviários eram feitas de modo não unificado. Ora por elementos da via permanente, ora pelo pessoal de tração ou das oficinas, sempre tendo como foco a contestação de determinadas chefias, melhoria das condições de trabalho ou como forma de manifestação contra perseguições e demissões. Além disso, como uma praxe quase permanente, estava o desejo de obtenção de reposição salarial.

Nesse período, a grande virada do coletivo profissional ferroviário foi a greve geral de 1917. A partir daí uma nova postura foi adquirida pelo coletivo profissional como decorrência do *apoio* recebido diretamente do governador do Estado. Então, a relação passou a ser do tipo pessoal, isto é, toda e qualquer atitude tomada pelos ferroviários era encaminhada diretamente ao governador para avaliação das possibilidades de atendimento das demandas da “classe”. Mesmo no curto período de 1931 a 1937, quando foram constituídos oficialmente os “sindicatos” por categorias, os ferroviários do Rio Grande do Sul não mudaram de estratégia, até mesmo porque a opção sindical naquele momento foi bastante problemática, devido ao dirigismo e à interferência estatal **[grifo meu]**.

Nos períodos de exceção, como ocorreu durante o Estado Novo, essas relações continuaram a acontecer da mesma forma, sendo os interventores considerados simpáticos aos ferroviários, porque atendiam grande parte de suas demandas profissionais e sociais. Por isso, não constituiu surpresa a quantidade de homenagens que prestavam a essas autoridades, que de um modo ou de outro acabavam contemplando os interesses pragmáticos da categoria. Como afirma o ferroviário

aposentado Vandro de Jesus M. Martins, “(...) fizemos várias greves; a própria ferrovia tem uma história de greves. Nas que eu participei, sempre conseguimos vantagens; na maioria das vezes, nem tanto em dinheiro e sim em vantagens sociais (...)”⁹⁵³.

Somente a partir de 1946 essa realidade foi modificada. Mesmo assim, por alguns anos ainda persistiu a velha cultura solidificada das relações pessoais. Por isso, a primeira atitude do coletivo ferroviário foi tentar unificar o movimento em todo Estado. Fato que era reconhecido como muito difícil pela dispersão dos trabalhadores em diferentes regiões, e porque a criação de novos partidos políticos fez avivar entre muitas lideranças ferroviárias a intenção de politizar ideologicamente o movimento, como aconteceu com os comunistas, e em maior grau com os trabalhistas.

Trazendo no imaginário da categoria uma cultura de aversão formal à tomada de posições políticas, religiosas e ideológicas, a adesão aos partidos ficou mais no interesse individual de cada ferroviário ou como vontade de pequenos grupos. Nesse sentido, foi possível perceber que muitos deles foram simpatizantes do PTB e outros tantos filiados, fato comum a muitas chefias⁹⁵⁴. Já outros ferroviários, em menor número, optaram pela filiação aos demais partidos.

Em razão desse quadro, a alternativa escolhida pelas lideranças ferroviárias foi inicialmente organizar uma “Coligação Ferroviária” dos trabalhadores da ferrovia do Rio Grande do Sul, que mesmo não sendo uma unanimidade constituiu-se na primeira e mais consistente organização política não formal da categoria⁹⁵⁵. Certamente, a falta de unidade em relação a essa forma de atuação da “classe” se deu em função das pressões exercidas pela liderança dos comunistas, e aos temores dos segmentos profissionais conservadores.

Já em 1952, com certa tradição de organização e de mobilização solidificadas, os ferroviários procuraram deixar de lado quaisquer tipos de vinculação partidária e ideológica, e visando aglutinar ainda mais os ferroviários de todo o Estado, criaram a União dos Ferroviários Gaúchos (UFG), que passou a ser a principal entidade política reconhecida na defesa dos interesses da categoria. Mesmo assim, a UFG não conseguiu se desvencilhar totalmente das referidas vinculações ideológicas. Isso, porque no ínterim

⁹⁵³In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 179).

⁹⁵⁴Ver no Anexo “M” o exemplo do caso do ferroviário Augusto Monfron, Artífice de Oficina da VFRGS. Não conseguimos as fichas de filiações do PTB da cidade de Santa Maria, mas segundo depoimentos, foram centenas os ferroviários que aderiram ao partido a partir de 1945.

⁹⁵⁵Possivelmente foi a base para a formação do Movimento Unificador Ferroviário (MUF), o qual teve curta duração.

de 1945 e 1960, tomando como referência o caso de Santa Maria, foi muito intenso o grau de articulações e de apoio entre os ferroviários e o poder público municipal, e, em especial, com a Câmara de Vereadores. Da mesma forma, estas articulações foram significativas com membros da Assembleia Legislativa, Deputados Federais e Senadores do Rio Grande do Sul, cujos integrantes que normalmente apoiavam os ferroviários eram comunistas, socialistas, pessedistas e trabalhistas.

Entre tantos modos de se perceber essas articulações, destacamos uma comunicação do vereador e funcionário da COOPFER, Rubens Corrêa Krob (PSD), em sessão da Câmara de Vereadores de Santa Maria em outubro de 1956. Conforme relato em ata, consta que o vereador “(...) comunicou que a Classe Ferroviária está programando uma homenagem ao Sr. Governador do estado e aos deputados que foram intérpretes do Governo e da Classe, nas reivindicações por um aumento de salário”⁹⁵⁶.

Atitudes como essa permitiu no plano local que os ferroviários obtivessem pleno apoio ao longo desses anos. Assim puderam levar adiante suas demandas que diziam respeito às suas condições de cidadania, melhorias da infraestrutura de seus bairros e vilas, implantação de escolas, fortalecimento das entidades recreativas e desportivas, e, da mesma forma, conseguir o reconhecimento da Cooperativa como uma grande entidade assistencial que trazia benefícios diversos para os ferroviários e a sociedade gaúcha. Como coloca o ferroviário aposentado Valmir Francisco T. Borges, referindo-se às greves dos anos 50 como muito intensas, “(...) havia, inclusive, não só a participação dos ferroviários, como o apoio e participação da comunidade, notadamente do comércio, que paralisava ao mesmo tempo”⁹⁵⁷.

Já na esfera estadual tudo tinha como mote a administração da VFRGS, cujas articulações geralmente eram caracterizadas por desencontros de interesses políticos e desacordos sobre as questões trabalhistas. Por isso, a estratégia era se valer do bloco de apoio parlamentar, geralmente ligado ao PTB e PSD, que intercedia junto à Direção da empresa e governo do Estado, através de contatos com os secretários. Da mesma forma, ainda que em grau menor de influência, isso acontecia na esfera federal,

⁹⁵⁶Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 69/56, 5 out. 1956 (Cd – 181, 181, a, 182)

⁹⁵⁷In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 179). Como consta em depoimento de um ferroviário mineiro, referido por Corgozinho (1989, p. 233-234): “Essas greves se estendiam demais, o comércio apoiava, mandava café, pão para eles, porque o comércio também era prejudicado [...]. Nós tinha uma cooperativa, mas a cooperativa não tinha nada, chegava lá só tinha farinha e carne seca, quando tinha. Nós caía no desespero e o comércio aproveitava também porque o forte dele eram os ferroviários”. [mecânico de locomotiva]

tornando-se corriqueiro os deputados, senadores, ministros e até mesmo presidentes da República se dirigir às entidades ferroviárias ou ao parlamento de Santa Maria, para dar conta de assuntos de interesse dos ferroviários gaúchos.

Mas, sem dúvidas, foi através da eleição de vereadores e deputados ferroviários ou simpatizantes da categoria que os resultados se tornaram mais proveitosos. Ao acompanharmos a trajetória anual dessas relações, através das atas e correspondências da Câmara de Vereadores de Santa Maria, podemos perceber a relevância das mesmas, bem como a consideração que as autoridades tinham para com os ferroviários. Com certeza isso se dava pelo número de seus integrantes, pela importância que a profissão havia alcançado no cenário regional e também pelo potencial de votos que representavam durante os pleitos, pois acabavam multiplicando entre a parentela a intenção dos sufrágios.

Na sequência apresentamos algumas das principais situações que envolveram as articulações levadas a efeito pelos ferroviários, bem como a repercussão que as mesmas tiveram, a partir de uma cronologia de acontecimentos da conjuntura regional e nacional.

Como já explanado anteriormente, a análise da documentação da Câmara de Vereadores de Santa Maria permitiu que tivéssemos uma ideia da importância dos trabalhadores ferroviários na história gaúcha, ainda que tenhamos tomado como referência de análise apenas um dos maiores núcleos de concentração populacional dessa categoria.

Grande parte dos assuntos tratados no parlamento santa-mariense entre 1945 e 1962, período em que nos detivemos na leitura de atas e correspondências, envolveram diretamente a situação profissional dos trabalhadores ferroviários, suas aspirações por direitos e melhorias das condições de vida social. A expressiva presença de famílias ferroviárias na cidade e o avanço da urbanização, muito influenciado pelos espaços ocupados por esses trabalhadores, fizeram com que na pauta de trabalhos do legislativo municipal, ao longo desses anos, despontasse uma série de questões que envolviam os interesses do grupo profissional.

Da mesma forma, o retorno econômico que a estrutura disponibilizada pela VFRGS e COOPFER trazia para a cidade recebia a devida consideração dos poderes constituídos no âmbito local. O outrora “mundo rural”, representado pela produção agropecuária e comércio colonial desenvolvido por portugueses, alemães e italianos foi

sendo paulatinamente superado pelo progresso comercial facilitado pela ferrovia, numa sucessão de fatos que determinaram um impulso geral na economia santa-mariense.

Ao mesmo tempo em que se expandiam os limites urbanos da cidade, também se tornavam expressivas e diversificadas as atividades capitalistas no município. Junto com o aumento populacional acontecia o aporte de capitais provenientes da VFRGS e COOPFER, que somado ao montante de salários dos ferroviários estimulava o progresso continuado da cidade. Por isso, o parlamento local sempre foi o espaço principal de ressonância da situação ferroviária gaúcha. Pode-se afirmar, inclusive, que os assuntos ferroviários tinham preferência na pauta desse poder legislativo.

Isso se dava em relação a todo e qualquer tipo de assunto que envolvesse os ferroviários, fosse pelas suas relações de trabalho com a VFRGS, a situação da COOPFER, suas reivindicações trabalhistas e em relação às condições dos espaços urbanos onde residiam, circulavam ou possuíam suas entidades assistenciais e de lazer. Mesmo fugindo da alçada de competência do poder legislativo local, eram comuns as interveniências nos assuntos pertinentes às esferas política estadual ou federal por parte dos vereadores de Santa Maria, no intuito de defesa dos interesses dos trabalhadores ferroviários. Em geral, eram preocupações que afetavam o trabalhador, e, por conseguinte traziam efeitos negativos para a cidade. Muitos foram os momentos em que isso aconteceu.

Em 1948, por exemplo, o vereador Manoel Vitorino de Oliveira (PTB) ponderava nas discussões do parlamento sobre o repouso remunerado aos funcionários da Viação Férrea, em especial dos operários das oficinas e da via permanente que recebiam vencimentos diários e por isso não possuíam descanso remunerado. Conforme afirmou o edil naquele momento, a conquista do direito ao descanso remunerado era uma “velha e justíssima aspiração dos ferroviários gaúchos”. Além de demonstrar profunda “admiração e apreço aos ferroviários”, os reconhecia como os “grandes propulsores do progresso do Rio Grande”, que por seu labor e dedicação favoreciam a regularidade nos transportes da produção estadual⁹⁵⁸.

Também em relação à COOPFER as considerações eram frequentes, como se percebe, entre tantas manifestações, nas comemorações dos 35 anos de existência da

⁹⁵⁸Idem. Ofício do Vereador Manoel Vitorino de Oliveira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 03 mai. 1948.

entidade nesse ano. Na ocasião, o vereador Antônio Abelim (PSD)⁹⁵⁹ afirmou que a instituição era uma “modelar entidade cooperativista, que vem prestando assinalados e inumeráveis serviços à grande coletividade ferroviária, através de seus vários Departamentos”⁹⁶⁰.

Em geral, predominavam as preocupações em relação aos direitos dos ferroviários. Isso se dava tanto em função da presença de ferroviários eleitos como vereadores, que se valiam do parlamento para a defesa dos interesses corporativos da categoria, como também em decorrência da repercussão das atividades da Viação Férrea em Santa Maria, através de seus trabalhadores e dos negócios que dependiam dos serviços prestados pela empresa. Desse modo, questões muito específicas da vida profissional dos ferroviários acabavam tendo tratamento cotidiano na Câmara de Vereadores. Veja-se o exemplo de um ofício do vereador Luciano Martins de Castro (PTB), solicitando que a Casa se dirigisse à Assembleia Legislativa pedindo a extensão do abono familiar concedido aos ferroviários aposentados para as pensionistas da Caixa de Aposentadoria e Pensão dos Ferroviários⁹⁶¹. Nesse momento, decorrido mais de sessenta anos de instalação da ferrovia no município, muitos ferroviários já haviam falecido e era grande o número de viúvas que dependiam das pensões deixadas pelos maridos, que geralmente eram de pequeno valor.

Outro tema que foi debatido ao longo de anos nas sessões do legislativo municipal foi a instalação de restaurantes populares, assunto muito em voga na atualidade, e que há mais de cinquenta anos já fazia parte das reivindicações do operariado brasileiro. Em função de Santa Maria ser considerada uma das cidades de maior concentração de operários no Rio Grande do Sul, aproveitando a oportunidade de adoção pelo governo federal da “NOVA POLÍTICA DE ALIMENTAÇÃO POPULAR”, a partir do ano de 1949 passou a ser pleiteado pelos vereadores a construção do Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS). A intenção destes vereadores era atender as necessidades do proletariado local⁹⁶².

⁹⁵⁹Jornalista que por muitos anos presidiu a Associação Riograndense de Imprensa (ARI) e Associação Brasileira de Imprensa (ABI).

⁹⁶⁰Idem. Ofício do Vereador Antônio Abelim. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 out. 1948.

⁹⁶¹Idem. Ofício do Vereador Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 mai. 1949.

⁹⁶²Sobre esse assunto ver o ofício do Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS), da Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria (**Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 mai. 1949). A intenção era também de atender aos estudantes da cidade e os filhos de operários.

No caso dos ferroviários, o restaurante popular seria uma alternativa de alimentação de baixo custo e evitaria os deslocamentos às residências dos trabalhadores, que além de ocasionar aumento de custos com transportes também otimizaria o tempo de descanso entre os turnos de trabalho. Outra ponderação para a instalação desse serviço era de que seria benéfico para os operários, os quais passariam a contar com alimentação farta e balanceada, já que muitos se alimentavam erradamente ou de forma insuficiente para atender suas necessidades calóricas diárias, fator gerador de muitas doenças, inclusive a da tuberculose.

No dizer de Moscoso (1940, p. 94), em relação ao afastamento dos operários dos locais de trabalho, que impunham grandes distâncias a serem vencidas, “(...) conseqüentemente, desaparecem o hábito e a vantagem da alimentação em domicílio, que passa a ser feita no próprio estabelecimento ou nas calçadas adjacentes, com farnel mal provido e frio (...)”. Conforme ao autor, ao referir exemplos de refeitórios públicos existentes no Uruguai desde 1934, e também na Argentina nessa mesma época, além de inúmeros em outros países, para sua instalação no Brasil deveria ser levada em conta os pontos de maior concentração operária. Também, os locais deveriam ser amplos e arejados, possuir água de boa qualidade e a ração alimentar complementada com legumes, ovos, leite e frutas⁹⁶³.

Também questões como gratificações adicionais, geralmente concedidas como itens de negociações durante os movimentos paredistas, e depois não pagas pela VFRGS, motivavam os vereadores a protestar em nome do grupo profissional através de moções à direção da empresa, à Assembleia Legislativa e ao governador do Estado. Afora isto, muitas vezes a VFRGS não fornecia os certificados de tempo de serviço, o que impedia tais pagamentos assegurados em lei⁹⁶⁴.

Muito comum na pauta da Câmara de Vereadores eram as pressões à Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul para aprovação dos benefícios aos trabalhadores ferroviários, bem como para os funcionários da COOPFER. Isso valia tanto para os servidores ativos quanto para os aposentados. Eram certas regalias, como os descontos nas passagens e fretes, que em parte serviam como forma de complementação salarial, e assim possibilitavam os deslocamentos dos ferroviários em períodos de férias, nas

⁹⁶³Ibidem, p. 104-108. Sobre os restaurantes populares para trabalhadores ferroviários na Argentina (e também alojamentos) ver Horowitz (1985, p. 17-18).

⁹⁶⁴Sobre esse assunto, ver o ofício do vereador Rubens Corrêa Krob (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**, Santa Maria 15 jun. 1949).

ocasiões para realizar tratamentos de saúde, compra de materiais para a construção de moradias ou quando transferidos para outras cidades⁹⁶⁵.

Mas o assunto que maiores considerações teve na Câmara de Vereadores de Santa Maria foi o da dívida acumulada da VFRGS em relação à COOPFER, situação que além de afetar diretamente as condições de sustento das famílias ferroviárias atingia diretamente a economia da cidade, bem como a vida social e cultural que incluía a participação dos ferroviários. Isso, porque muitas vendas da indústria e no comércio eram realizadas às entidades ferroviárias e aos seus associados, setores que passavam a ser afetados pela retração dos negócios e pela incerteza de produção e fornecimento de crédito⁹⁶⁶. O mesmo se refletia nas condições dos serviços das escolas e clubes recreativos frequentados pelos ferroviários e seus familiares.

Com o surto inflacionário o assunto mobilizou atenções e determinou até mesmo várias greves de protestos na cidade de Santa Maria, em acompanhamento aos acontecimentos nacionais. Entre outras, como no caso do elevado custo de vida e a escassez de produtos de primeira necessidade. Mesmo os ferroviários podendo contar com o abastecimento da COOPFER, através de seus armazéns, farmácias e açougues, a elevação dos preços acabava restringindo o consumo. Especialmente produtos como a carne, o pão e o leite, considerados básicos na dieta alimentar do operariado acabavam em falta devido à especulação dos produtores e atravessadores, o que motivava pressões dos trabalhadores em relação às autoridades. Suas vozes, então, eram ouvidas em frequentes comícios contra a carestia ou através dos seus representantes no legislativo⁹⁶⁷.

Além das tradicionais greves reivindicativas realizadas pelos ferroviários, que geralmente contava com a solidariedade de outras categorias de trabalhadores e do comércio local, que cerrava suas portas em apoio às demandas, muitas foram as

⁹⁶⁵Em relação a isso, entre outros, ver: Ofício do Vereador Luciano Martins de Castro de 22/06/1951; Ata Nº. 204/51 (p. 40-41); Ofício do deputado estadual José Marques da Rocha, de 22/05/1952; Ofício do Secretário da Presidência da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul – Luiz A. B. de Carvalho, de 03/10/1952, que tratam do abatimento de passagens aos ferroviários e funcionários da COOPFER (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**).

⁹⁶⁶Como constam em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**, Atas Nº. 232/51 e 233/51 (p. 84); Ata Nº. 3/52 (p. 8-9-10); Ata Nº. 124/53 (p. 94-95-96-97); Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob de 16/09/1952; Ofício do Vereador Fermino Ventura dos Santos e outros/por S. Maria e Vereador Pedro Lopes Taborda e outros/por Cacequi, de 27/03/1953 (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**).

⁹⁶⁷Como é verificado em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Atas Nº. 29/52 (p.87-88-89-90); 34/52 (p. 102-103-104); 198/54 (Cd - 74, 74 a); 3/56 (Cd - 9,9 a, 10,10 a,11, 11 a,12); 79/56 (Cd - 208, 208 a, 209); 138/57 (Cd - 101,101 a,102,102 a,103).

paralisações contra a “carestia”. Algumas, inclusive, marcadas por sérios embates com a polícia. Essa era uma prática que fazia parte da cultura operária desde o início do século XX no Brasil. Como afirma Gomes (1988, p. 46):

Quase sempre estes movimentos revelavam o descontentamento popular ante a elevação dos preços de bens de primeira necessidade ou ante o rompimento de direitos considerados tradicionalmente legítimos. Se a questão dos salários não era agitada como bandeira de luta principal – o que caracterizava e diferenciava as ações grevistas -, não se deve esquecer a profunda convergência entre objetivos últimos destas diversas revoltas: uma condição de vida considerada digna para aquelas camadas sociais relegadas e despossuídas.

Para se ter uma ideia dos preços da cesta básica de alimentação dos trabalhadores da época, e também da espiral inflacionária, em 1956 o prefeito de Santa Maria, Vidal Castilhos Dania (PTB), emitiu uma tabela para justificar um aumento a ser concedido aos servidores do município⁹⁶⁸. Em resumo, essa tabela apresentava:

Tabela 8

Preços de alimentos praticados na cidade de Santa Maria -1955/1956

ARTIGO/quilo	PREÇO EM Cr\$ JAN. / 1955	PREÇO EM Cr\$ SET. / 1956	VARIAÇÃO
Feijão	4,00	18,00	350 %
Arroz	7,50	14,00	87 %
Açúcar	7,00	16,00	128 %
Banha	28,00	40,00	43 %
Massa	14,00	19,00	35 %
Charque	22,00	40,00	81 %
Farinha de Trigo	6,50	13,00	100 %

Da mesma forma, até mesmo a questão da prospecção e comercialização do petróleo ganhou dimensão nesse momento, porque as campanhas nacionalistas dos anos 50, que incluíam as riquezas do subsolo brasileiro e o combate ao imperialismo,

⁹⁶⁸Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Prefeito Vidal Castilhos Dania. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 set. 1956.

eram pontos que influíam diretamente nos custos da produção e no fornecimento de gêneros de primeiras necessidades aos trabalhadores. Os preços da gasolina e dos lubrificantes importados eram considerados como elementos geradores dos constantes aumentos dos preços, daí o apoio dos ferroviários à campanha de criação da Petrobrás⁹⁶⁹.

4.2.2 A União dos Ferroviários Gaúchos (UFG)

Uma série de acontecimentos e circunstâncias histórica precedeu a constituição da entidade política de representação dos interesses dos ferroviários gaúchos de alcance estadual. A começar pelo período anterior a 1930, quando poucas lideranças de alguns núcleos ferroviários, como os de Rio Grande e Santa Maria, participaram de entidades políticas que congregavam o proletariado, como foi o caso da “União Estadual dos Trabalhadores”, sem, contudo, isso ter repercutido com maior ênfase nas bases do grupo profissional⁹⁷⁰.

Logo depois da liberdade sindical ter sido assegurada por lei em 1931, momento pioneiro na organização de diferentes categorias de trabalhadores no país, o que poderia ter sido um espaço importante para as lutas dos ferroviários gaúchos, em verdade não representou na prática uma intenção autônoma. Além das atribuições ideológicas da época, também as práticas do chamado “peleguismo” interferiram bastante. Tanto é que no Rio Grande do Sul o “sindicato ferroviário” não teve maior expressão enquanto existiu⁹⁷¹.

Somente após 1945, em função do texto mais liberal da Carta de 1946, foram retomadas as iniciativas de formação de entidades representativas dos interesses desses trabalhadores, tanto no plano nacional quanto no regional. Nesse momento, mesmo já contando com uma legislação bastante favorável aos anseios da categoria, os ferroviários continuaram a lutar por melhores condições de trabalho e especialmente

⁹⁶⁹Que no parlamento santa-mariense teve como principais defensores a vereadora Helena Ferrari Teixeira (PTB) e Jorge Achutti Mottecy (PSB).

⁹⁷⁰Não encontramos documentação nesse sentido.

⁹⁷¹Ao que mostram pequenas evidências nos Relatórios da VFRGS, funcionou apenas em Porto Alegre, e possivelmente no período entre 1933 e 1937.

salários compatíveis as suas necessidades de sobrevivência. Foi nesse ano que surgiu em Belo Horizonte a “União dos Ferroviários do Brasil” (UFB), primeira entidade de caráter nacional organizada e reconhecida pelo grupo profissional gaúcho. Entidade que no decorrer dos anos foi considerada a grande articuladora no trato das questões profissionais junto aos governos instituídos⁹⁷².

Como coloca Bourdieu (1983, p. 202), ao se referir à necessidade de análise do problema da mobilização através de aparelhos de representação, especialmente pela via da ação coletiva por delegação: “Segue-se que a força dos vendedores de força de trabalho depende fundamentalmente da mobilização e da organização do grupo mobilizado, portanto pelo menos em parte da existência de um aparelho (sindical) capaz de desempenhar as funções de expressão, de mobilização, de organização e de representação”.

Nesse caso, se buscarmos exemplos análogos em realidades de outros países, merece atenção o que se passou na Argentina. Em que pese existir muitas semelhanças ao ocorrido no Brasil, como no que dizia respeito às questões sociais e trabalhistas que envolveram os trabalhadores ferroviários, já sob o ângulo das práxis políticas a história sindical ferroviária e os alinhamentos partidários foram de suma importância no contexto do proletariado ferroviário daquele país. A começar pela organização da entidade denominada de “La Fraternidad” fundada no ano de 1889, e depois secundada pela “Unión Operária” de 1922, contudo, serem entidades que se diziam “moderadas” e “apolíticas”⁹⁷³.

Os integrantes dessas entidades estabeleceram como meta principal de ação conseguir pactos trabalhistas diretamente com as empresas concessionárias dos serviços ferroviários argentinos, e somente aceitavam a intervenção estatal nos momentos de acirramento de posições⁹⁷⁴.

⁹⁷²Conforme aponta Cid Vasconcelos de Carvalho (2001, p. 139).

⁹⁷³Conforme Horowitz (1984, p. 3-11), nas primeiras décadas do século XX os ferroviários argentinos, através dessas entidades sindicais, sofreram influência marcante do radicalismo da União Cívica Radical (UCR). Mesmo depois da tomada do poder por militares e neoconservadores, entre 1930 e 1943, a relação política pouco foi alterada. À semelhança do Brasil, na trajetória dos ferroviários argentinos também se destacaram as greves ou paralisação dos trens, como forma de pressão em vista de vantagens trabalhistas e melhores salários. Já no México, conforme Bravo (2002), após constituir uma série de entidades com fins políticos e mutuais, somente em 1933 os ferroviários daquele país fundaram “el sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la república mexicana”, porém, no decorrer dos anos seguintes, especialmente após a nacionalização dos transportes ferroviários, as entidades de maior força política foram “La Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos” e “La Unión de Caldereros”.

⁹⁷⁴Sobre esses assuntos ver Casal e Llanos (2004) e Horowitz (1984).

Seguindo o exemplo da entidade nacional brasileira, os ferroviários do Rio Grande do Sul fundaram em Santa Maria no ano de 1952 a “União dos Ferroviários Gaúchos” (UFG), popularmente reconhecida como “a gauchinha”. Será essa entidade, no decorrer dos anos da década de 1950, o meio principal de interlocução dos trabalhadores ferroviários com as autoridades constituídas do governo do Rio Grande do Sul, no trato das questões de interesse da categoria.

4.2.2.1 Organização e Ações Políticas

Mesmo que não tenhamos conseguido acesso à documentação da UFG⁹⁷⁵, podemos afirmar que uma série de motivos levou os ferroviários a se decidirem pela constituição de uma entidade de representação política. Mesmo tendo representatividade de caráter político, a entidade tinha como pretensões principais as reivindicações profissionais.

Nossas referências são baseadas na documentação da entidade encontrada na Câmara de Vereadores de Santa Maria, constituída por ofícios diversos, incluindo-se também alguns materiais referentes a panfletos e cartas de reivindicações. Também utilizamos jornais da década de 1950, que trazem a cobertura dos eventos de greves e negociações em que a UFG teve participação⁹⁷⁶.

Uma das questões preliminares que acabaram despertando os ferroviários no sentido de retomarem suas atitudes de mobilização política foram os atritos entre suas principais lideranças. Lideranças profissionais e também políticos eleitos com os votos da categoria, que representavam o coletivo dos ferroviários nas diversas instâncias. Isso se deu em função da adesão partidária e ideológica de tais lideranças ou representantes da categoria.

⁹⁷⁵Segundo depoimento oral de seu último presidente, senhor João Crescêncio, em conversa informal, a versão é que a documentação foi extraviada pelo contador da entidade, já falecido. Dos poucos exemplos de documentação existente o destaque são os ofícios emitidos pela entidade, como se percebe no Anexo “N”.

⁹⁷⁶Acreditamos que pode existir um amplo material sobre esse assunto, e esperamos que essa pesquisa possa sensibilizar aquelas pessoas que detém essas fontes, muitas vezes até sem aperceberam-se de sua importância, para que novos trabalhos possam aprofundar o estudo.

Outro fator que deve ser destacado diz respeito às reivindicações ou protestos que os ferroviários publicizavam através desses representantes. Quando isso acontecia, como atitude de repulsa, as autoridades estaduais e políticos mais conservadores do parlamento imediatamente procuravam o desvirtuamento das pretensões da categoria. Como se tornou comum em relação às “ameaças” e “intenções” dos comunistas. Assim, era gerado um clima de agitação no meio ferroviário, o que acabava sendo uma forma de estabelecer a preocupação coletiva com a possibilidade de desestabilização da empresa VFRGS.

Considerando todas as dificuldades de mobilização dos ferroviários, espalhados por tantas localidades do Rio Grande do Sul, e na tentativa de separação das questões ideológicas das reivindicatórias, a estratégia inicial, logo que foram retomadas as greves, foi estabelecer um comando único dos ferroviários para a mobilização em todo o Estado. Nesse novo momento, além das lideranças masculinas, ligadas em sua maioria a partidos políticos, como ao PTB e PCB, também passam a se destacar as mulheres desses trabalhadores. Tornaram-se elas as grandes incentivadoras de seus companheiros e, no caso das santa-marienses, passaram a atuar junto a outras mulheres também nas lutas nacionalistas e de conquista de direitos de cidadania.

Por outro lado, a forma de atacar frontalmente o movimento que se intensificava, com milhares de adeptos, era atingir os indivíduos que tinham grande empatia entre os trabalhadores. Por isso a polícia prendia os “cabeças” do movimento, nem que para isso não existissem bases legais. Depois acabava soltando-os, mas o intento era alcançado, isto é, a desmobilização dos trabalhadores.

Exemplo disso encontramos em 1948, quando da prisão do Vereador Mathias Salathiel Fernandes⁹⁷⁷, que havia sido “vítima de um processo forjado pelos Delegados Oscar Klein e Ruy Casado”⁹⁷⁸. Na percepção das lideranças ferroviárias, a prisão do representante da categoria mostrava “o desprezo pela liberdade alheia e sua conivência com os crimes que perpetram no país todo”, cometidos pelos representantes de “um governo inepto, que nos infelicita”⁹⁷⁹. O motivo de tal prisão era a organização de uma

⁹⁷⁷Militante do Partido Comunista, mas que devido à ilegalidade da agremiação atuou junto ao Partido Social Progressista (PSP).

⁹⁷⁸Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Senhor Ruy Viola. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 06 mar. 1948.

⁹⁷⁹Ibidem.

passeata contra a fome e carestia dos gêneros de primeira necessidade, especialmente no caso da carne.

Na cidade em que o maior contingente de proletários era constituído de ferroviários, natural seria que estes tomassem a frente do movimento, o que geralmente acontecia. Mas não eram somente os ferroviários que se mobilizavam. Aproveitando a força destes, outros segmentos se aglutinavam às mobilizações, como acontecia com operários da construção civil e do comércio⁹⁸⁰. Então, o passo seguinte, no intuito de remobilização dos ferroviários foi constituir uma Comissão Provisória da “Coligação dos Ferroviários”, considerada uma forma de reunião permanente da categoria, que estaria atenta a todo e qualquer acontecimento que dissesse respeito aos mesmos. Isso se dava porque legalmente eram enquadrados com funcionários públicos, portanto, não podendo se organizar através de sindicatos.

Em 21 de maio de 1949, na Praça “Saldanha Marinho” da cidade de Santa Maria foi levado a efeito um grande comício dos ferroviários. Na ocasião foram discutidos os principais problemas que afetavam o grupo profissional⁹⁸¹. Esse acontecimento marcou o início de uma trajetória constante de mobilizações dos ferroviários que se estendeu ao longo de toda a década de 1950, marcada por ruzgas com a Direção da VFRGS e com a polícia civil⁹⁸². Com esse evento a ideia de aglutinação do coletivo estava retomada, após o período de certa letargia verificado durante a “Era Vargas”, mobilização que na prática representava a verdadeira força dos ferroviários.

Como resultado dessa retomada, em 11 de dezembro de 1949 aconteceu a realização do 1º CONGRESSO ESTADUAL FERROVIÁRIO, que no dizer dos seus organizadores se reverteria num “conclave nitidamente democrático”, cuja “(...) importância social e seu alcance advém de sua própria natureza, pois, representará a

⁹⁸⁰Idem. Ofício dos Senhores Plínio Vieira da Mota e Gomercindo Lopes Cavalheiro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 02 abr. 1948. Plínio Vieira da Mota e Gomercindo Lopes Cavalheiro, representantes da Associação Profissional dos Trabalhadores da Construção Civil, protestaram junto à Câmara contra as “prisões efetuadas, arbitrariamente, pela Polícia Local, de trabalhadores ferroviários, por terem pretendido os mesmos organizar uma ‘Passeata da Fome’, expressando desse modo pacífico, mas expressivo, o seu repúdio, o seu descontentamento em face do incrível aumento que sofreu a carne verde vendida nesta cidade, e principalmente a classificada como de segunda”.

⁹⁸¹Idem. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 mai. 1949.

⁹⁸²Idem. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 nov. 1949. Até mesmo na ocasião do referido comício atritos aconteceram. Como afirma o vereador em moção de protesto, o “Sr. Delegado de Polícia local pretendeu coibir a livre manifestação do pensamento, em comício promovido pela Coligação dos Ferroviários de Santa Maria, no dia vinte do mês fluente, protesta contra tal atitude, por indébita e contrária aos direitos assegurados na Constituição ainda vigente”.

reunião da classe trabalhadora mais numerosa do Estado, e que vive um de seus momentos mais angustiantes, donde as resoluções que tomar para solucionar seus problemas, contribuirão por certo para o maior bem estar do Rio Grande”⁹⁸³. Nesse sentido, no entendimento do ferroviário aposentado Pedro Alles da Conceição, a união dos trabalhadores da ferrovia e os movimentos grevistas foram as atitudes principais de que resultaram as vantagens obtidas pela categoria⁹⁸⁴.

Esse congresso foi um marco das reuniões de caráter político-profissional dos ferroviários sul-rio-grandenses, que periodicamente se reuniam em Santa Maria. Mesmo assim, visando não permitir o fortalecimento da categoria, passado o evento, quando lideranças de outros núcleos já não estavam na cidade, e as repercussões seriam menores, a polícia agiu drasticamente. Conforme o vereador Jorge Achutti Mottecy:

(...) o delegado do DESSEPS⁹⁸⁵, Oscar A. Klein, auxiliado pelo inspetor Wenceslau Braga e pelo policial Roberto A. Acosta, efetuou na madrugada de 20 do corrente, nesta cidade, a prisão arbitrária e ilegal dos ferroviários: José Comoreto, Ibrahim Cordeiro de Mello, Teófilo Southier, Walter Severo Marques, Irineu Astrogildo de Moraes e Mathias Salathiel Fernandes (...) Além da prisão ilegal, estes bravos ferroviários, dentro da Delegacia de Polícia, local, foram vítimas de brutais violências físicas e ofendidos com palavras do mais baixo calão, por este salvado do nazismo, que é Oscar Klein. (...) Mais ainda, sem apoio em lei alguma, a Polícia revelando o seu desprezo pelos mais mezinheiros princípios de direito, remeteu os presos para a cidade de Porto Alegre. (...) O significado é claro, representam a disposição do governo de prosseguir, na sua política terrorista e de esfomeamento do povo.(...) Mostram, estes fatos, que vivemos, como já muito vimos afirmando, num regime ditatorial, onde as garantias individuais, asseguradas na Constituição são violadas sem o mínimo de respeito pela opinião pública; onde, o cidadão e principalmente os trabalhadores, estão à mercê de beaguins de instintos criminosos⁹⁸⁶.

Complementava o vereador que a Câmara deveria se dirigir ao delegado local, ao governador e à Assembleia Legislativa apresentando “protesto veemente e enérgico, contra a arbitrariedade sofrida pelos ferroviários supracitados”. Demonstrando ser essa uma ação deliberada das autoridades estaduais, até mesmo fora da cidade de Santa Maria, de forma articulada a polícia perseguia as lideranças ferroviárias. Assim aconteceu com Mathias Salathiel Fernandes, que em fevereiro de 1951 foi preso na

⁹⁸³Idem. Ofício do Senhor Ibrahim Cordeiro de Mello. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, dez. 1949.

⁹⁸⁴Conforme depoimento que consta na obra “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 180).

⁹⁸⁵Departamento Estadual de Ordem Política e Social, do Estado do Rio Grande do Sul.

⁹⁸⁶Idem. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 dez. 1949.

cidade de Santana do Livramento, ao desembarcar na estação ferroviária local, sem que para isso existisse justificativa declarada⁹⁸⁷.

Lembra Alexandre da Cruz (2004, p. 27), que havia muita incompreensão policial para com os ferroviários. Nesse caso, a Brigada Militar era considerada “inimiga feroz dos ferrinhos”, e por isso mandava bater e prender.

A classe muito sofreu até mesmo em jogos do Riograndense Futebol Clube, que era um time ferroviário, eles aproveitaram para (...) invadirem o Estádio dos Eucaliptos na época e mandaram baixar a borracha. Aquelas espadas grandes batiam em crianças, mulheres e homens que pudessem atingir (...). Chegaram a colocar dezenas de brigadianos a cavalo correndo na frente das locomotivas, para darem cobertura a pelegos, que pretendiam furar as greves e puxar os trens (...). os grevistas ficavam em cima do barranco e lá embaixo era o depósito de máquinas (...) a brigada lá embaixo e os ferroviários em cima rastejando e eles atirando com bala real, os ferroviários deitados atirando pedras para não saírem as locomotivas.

Quando não acontecia a ação policial, a estratégia governamental se dava no intuito de promover transferências de funcionários entre os diferentes núcleos, que além de desestabilizar a vida familiar do trabalhador também provocava, por algum tempo, o temor entre os participantes dos movimentos paredistas. Quando isso ocorria, os ferroviários, através de seus representantes no parlamento denunciavam à opinião pública o que estava ocorrendo⁹⁸⁸.

Veja-se, entre tantos exemplos, um ofício do líder ferroviário, e também vereador de Santa Maria pelo PSP, Mathias Salathiel Fernandes, que encaminhou à presidência da Câmara local uma moção a ser remetida ao Governador do Estado e outras autoridades estaduais, “(...) de protesto às constantes remoções que estão se processando na V. Férrea, por motivos políticos, bem como, eleições para escolhas de candidatos a vereadores do Partido situacionista, em horas de trabalho”. Ou, em complemento ao acima referido, “(...) para que esta promova junto a quem de direito a responsabilidade da denúncia feita pelo sr. Diretor da V. Férrea ao acusar de agitadores

⁹⁸⁷Idem. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 02 mar. 1951.

⁹⁸⁸Especialmente através da correspondência que emitiam, dos espaços conquistados junto à mídia falada e escrita, e, também, por meio dos seus representantes e apoiadores das esferas parlamentares e governamentais.

comunistas e grevistas, alguns ferroviários, conforme publica o *Diário de Notícias* de sábado”⁹⁸⁹.

Desse novo momento de mobilizações e articulações dos ferroviários, outro ponto importante foi a relação muito próxima estabelecida com os poderes legislativo e executivo dos maiores núcleos ferroviários do Estado. No caso específico de Santa Maria, a presença de ferroviários no parlamento municipal gerou espaços públicos convenientes para a exposição, debates e encaminhamentos de toda ordem das questões que os envolviam, bem como suas entidades. Nesse sentido, pelo menos em três aspectos essa relação demonstrou-se solidificada: durante os movimentos paredistas; nas demandas da COOPFER; nas reivindicações que assegurassem direitos da categoria.

No caso das greves, a solidariedade manifestada ao coletivo profissional, em reconhecimento às necessidades da categoria, era fato comum entre os vereadores ⁹⁹⁰. Exemplos disso encontramos num ofício endereçado à presidência da Câmara de Vereadores de Santa Maria, assinado por onze vereadores, de forma suprapartidária, nos seguintes termos: “(...) que seja dada a solidariedade integral da Casa ao movimento paredista estabelecido nesta cidade pela classe ferroviária. Pedimos, também, que seja feito um apelo aos poderes competentes para [que] atendam as reivindicações formuladas pela Comissão de Greve (enquanto a greve se mantenha dentro da ordem)”⁹⁹¹. Ou, “(...) dê apoio às reivindicações dos ferroviários do Rio Grande do Sul, hoje em greve pacífica (...) Solicitam, ainda, seja nomeada uma comissão de vereadores para acompanhar as démarches em andamento, prestando assistência aos paredistas e a todas aquelas pessoas que estejam sofrendo as consequências imediatas da greve”⁹⁹².

A partir de então, os ferroviários através de sua “Coligação”, que reunia interesses de diferentes segmentos de servidores da VFRGS, e também apoios políticos suprapartidários e sociais, deu início, ainda que de forma provisória, ao encaminhamento de suas demandas à direção da empresa. Se a resposta não fosse a esperada, utilizavam então o canal dos apoios políticos municipais, através de vereadores e

⁹⁸⁹Idem. Ofícios do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º out. 1951 e 17 dez. 1951.

⁹⁹⁰Pelas correspondências recebidas pela Câmara de Vereadores de Santa Maria, isso também acontecia nas demais cidades que eram núcleos ferroviários no Rio Grande do Sul.

⁹⁹¹Idem. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 mai. 1951.

⁹⁹²Idem. Ofício dos Vereadores (não assinados). **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 mai. 1951.

prefeitos, ou se valiam dos deputados compromissados com a categoria. Da mesma forma, pressionavam os secretários de Estado para que suas reivindicações chegassem até o Palácio Piratini para serem analisadas pelo governador.

Contudo, muitas das versões sobre fatos e episódios que envolviam os ferroviários eram deturpadas ou interpretadas de modo diferente entre os principais envolvidos nos acontecimentos. Encontramos essa situação, por exemplo, numa correspondência do ano de 1952, enviada pelo secretário das “Obras Públicas” do Estado do Rio Grande do Sul, Annibal di Primio Beck, ao governador, tratando de ofício da Câmara de Vereadores de Santa Maria.

(...) protestando contra as constantes remoções que vêm se processando na Viação Férrea, que diz terem por origem motivos políticos, especialmente no setor de Santa Maria, bem como contra o não cumprimento de ordens não revogadas que proíbem aos Chefes de Serviço fazer política. Diz mais, a aludida representação, que ferroviários são desviados do trabalho, em horas de expediente, para participar, dentro e fora do recinto das oficinas, de eleições para seleção de candidatos à vereança, sob legenda do partido situacionista. A respeito, cabe-me comunicar a V. Excia. Que, realmente, têm havido remoções nos Departamentos de Mecânica, Via Permanente e Transporte, no entanto, nenhuma o foi por motivo político, como, inconvenientemente, é dito no ofício pelo Sr. Presidente da Câmara de Vereadores de Santa Maria. Esta Diretoria, outrossim, repele os termos com que aquela Presidência afirma que nas horas de expediente se faz política dentro e fora do recinto das oficinas, pois, o ferroviário, côm-scio como sempre de seus deveres para com a coletividade riograndense, tem procurado mais restaurar o material rodante, de tração e via permanente, do que se dedicar às atividades que se lhe quer emprestar no mencionado ofício. O que o ferroviário tem feito para que reine a normalidade nos serviços da Viação Férrea e haja reação na produção que lhe está afeta, é reprimir as constantes convulsões que elementos extremistas têm procurado provocar em Santa Maria, como sucedeu ainda em 28 de dezembro do ano findo, quando agitadores assalariados de Moscou pretenderam deflagrar um movimento comunista naquele importante núcleo ferroviário, que teria sido de graves reflexos para a economia riograndense. Como é bem de ver, os fatos enumerados pela Presidência da Câmara de Vereadores de Santa Maria não se coadunam com a realidade, além de que foge ao âmbito da competência desse órgão legislativo municipal imiscuir-se em problemas de ordem administrativa, como pretendeu no ofício dirigido ao Exm^o Sr. Governador do Estado⁹⁹³.

Depois de muitas delongas intraprofissionais e exacerbações ideológicas, que incluíam as acusações de “infiltração comunista” nos movimentos engendrados pelos ferroviários, em 24 de agosto de 1952 foi fundada a “União dos Ferroviários Gaúchos” (UFG). Acontecimento que se realizou na Sede do Sindicato dos Empregados do

⁹⁹³Idem. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 mar. 1952.

Comércio Hoteleiro e Similares de Santa Maria, a partir de assembleia geral convocada para a eleição da primeira diretoria⁹⁹⁴.

Ao que se deduz, pela cronologia dos fatos, o senhor Nelson Germano Witzel foi eleito o primeiro presidente da entidade. Tanto é que no mês seguinte foi emitido um convite para Câmara de Vereadores de Santa Maria para a instalação da 2ª CONVENÇÃO ESTADUAL DA CLASSE, a ser realizada em 28 de setembro de 1952 no Bar Imperial⁹⁹⁵ (ver figura abaixo), que contaria com a presença, entre outros, dos deputados Croacy Cavalheiro de Oliveira, Cândido Norberto e Walter Peracchi de Barcellos⁹⁹⁶.

Tal reunião aconteceu certamente em função dos acontecimentos havidos na cidade de Rio Grande, em 12 de agosto de 1952, outro importante núcleo ferroviário do Rio Grande do Sul, quando quatro trabalhadores morreram e várias pessoas foram detidas devido a conflitos com a força pública, causada por uma greve contra a carestia de vida.



Figura 26 - Congresso estadual da UFG (Arquivo Particular da Família de Baltazar Mello).

⁹⁹⁴Idem. Ofício dos Senhores Adão Marques da Rosa e Baltazar Mello. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 ago. 1952. Ao que consta, a diretoria constituía-se de um Presidente, um Vice-Presidente, 1º, 2º e 3º Secretários e 1º, 2º e 3º Tesoureiros, além, de contar com Conselho Fiscal formado por 5 membros titulares e 5 suplentes.

⁹⁹⁵Anexo ao “Cinema Imperial”.

⁹⁹⁶Idem. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel – Presidente da UFG. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 set. 1952.

4.2.2.2 A Significação das Greves de 1954 e 1957

Entre as tantas greves dos trabalhadores ferroviários depois de 1945, centramos nossa atenção em episódios respectivamente das greves de 1954 e 1957, tomando-se como base a cobertura jornalística dos eventos realizada pelos jornais “A Razão” e “Diário do Estado” de Santa Maria e informações a esse respeito contidas nos Anais da Câmara de Vereadores de Santa Maria⁹⁹⁷.

São duas greves cujo conteúdo reivindicatório apresenta muitas similitudes, mas com episódios e resultados destoantes. A paralisação de 1954, além de se caracterizar como um evento que manteve a tradição do “grevismo” ferroviário ficou marcada por momentos de radicalização e atravessamentos políticos, que no final resultou em avanços nas lutas pragmáticas do coletivo ferroviário. Já a de 1957 aconteceu em pleno processo de federalização da VFRGS, momento em que os ferroviários tiveram que se contentar apenas com uma *vitória política*, servindo essa paralisação como forma de *transição* para uma nova fase de relações do grupo profissional com a administração federal da empresa ferroviária [**grifos meus**].

Na edição do jornal “A Razão” de 05 de maio de 1954, na capa estão dispostas três fotos bastante significativas. Na primeira, caracterizada pela editoria do jornal como a “A BANDEIRA”, constava o seguinte texto: “Em frente da sede da União dos Ferroviários Gaúchos foi hasteado à tarde de ontem o pavilhão nacional. A polícia pediu e obteve dos dirigentes grevistas que a reunião marcada para as 16 horas, não fosse efetuada naquele local e sim em recinto fechado. Foi quando os líderes obtiveram o Teatro Independência para realizar a reunião”.

Na segunda fotografia, caracterizada como a “A MILIONÁRIA”, constava: “O trem de passageiros para Uruguaiana apresentou como legítima espinha na garganta dos patrocinadores de sua arrancada da gare local. Mas, com auxílio de elementos de direção, a 1002 foi engata e o trem partiu, roncando. Os grevistas olharam e sorriram. Mais tarde explicaram que aquele trem era o *mensageiro da greve ao longo da linha*”.

E, na terceira, identificada como “A POLÍCIA”, afirmava: “O Delegado de Polícia local, sr. Policarpo dos Santos é muito hábil e maneiroso. Tomando medidas equilibradas

⁹⁹⁷Conforme consta no Jornal **Fora de Pauta**, Santa Maria, Faculdade de Comunicação Social/UFSM, Ano 3, Nº. 11, jun. 1998, p. 4, no período de 1938 a 1964 aconteceram 14 greves na ferrovia gaúcha.

granjeou a confiança da massa. Na gare, pela manhã, falando aos grevistas, conseguiu dispersá-los. Na foto acima aparece uma *lurdinha*⁹⁹⁸, complemento de situações como a que nos deparamos. Simples aparato. Temos a certeza, não será usada”.

São imagens descritas que por si só resumem o contexto dos acontecimentos das greves, protagonizadas pelos ferroviários gaúchos nos anos 50 do século passado. Certamente, em vários outros jornais gaúchos vamos encontrar material sobre tais eventos, porque o alastramento dos movimentos de paralisação repercutia nas maiores cidades núcleos ferroviários do Estado.

Nesse contexto, a UFG como entidade representativa das aspirações desses trabalhadores e a principal referência das mobilizações e paralisações, levaria até as autoridades governamentais as reivindicações da “classe”, e seria a principal articuladora das negociações. Como pondera Corgozinho (1989, p. 288), “(...) as lideranças existentes nas greves ferroviárias não apareciam claramente. As atitudes dos grevistas eram quase sempre em bloco, demonstrando com isso haver entre eles união, consciência de que a greve não estava sendo feita por um ‘cabeça’ mas pelo conjunto dos ferroviários, o que dificultava as punições” **[grifo da autora]**.

Em momento algum a UFG pautou suas ações com medidas de radicalização, já que os ferroviários eram contrários a possíveis prejuízos ao patrimônio público, em especial ao da VFRGS. E, geralmente, eram muito respeitados e admirados nas comunidades onde atuavam. Mas nem sempre tudo corria tão pacificamente, já que as provocações policiais eram comuns em todas as paralisações.

O trem significava o signo de todos os interesses envolvidos nos movimentos paredistas dos ferroviários. Além de se constituir no principal meio de transporte de longo curso de passageiros e cargas, continuava a ser vital aos interesses estratégicos do país. Quando paravam de transitar, de um lado serviam como apoio decisivo para a vitória dos ferroviários, do outro geravam o estrangulamento da economia gaúcha e colocavam o governo estadual em difícil situação política. Já a Polícia representava o meio de coação psicológica e pressão política utilizada pelo governo gaúcho para a intimidação dos ferroviários, diga-se, o que sempre era negado por parte do governo.

⁹⁹⁸Metralhadora da marca “INA”, fabricada na Alemanha. Esta denominação, que se popularizou no Brasil, deveu-se a sua utilização pelos soldados brasileiros na Segunda Grande Guerra, como despojo tomado aos soldados alemães. Mais tarde fez parte dos adereços intimidatórios do político fluminense Tenório Cavalcanti. O termo provém da palavra italiana “lurda”, que significa pesada.

Ao longo das greves havidas a partir de 1908, sempre a força pública foi mobilizada para esse fim. Além das prisões que efetuava das lideranças dos movimentos e dos tiros que disparava contra os grevistas, a polícia – que podia ser a civil ou a militar – era a principal representante do Estado nos locais onde se davam as paralisações, cuja presença objetivava a manutenção da ordem e servir como canal de negociação⁹⁹⁹.

Essa pressão policial pouco influía na atuação dos ferroviários. Afinal, eram trabalhadores que tradicionalmente, na maior parte das greves, sempre foram orientados por suas lideranças, ou em algumas vezes pressionados pela imprensa, para se manterem firmes em seus propósitos, desde que de forma moderada, ordeira e pacífica. Nesses momentos o comando de greve solicitava aos ferroviários para que não sucumbissem às provocações e evitassem a ingestão de bebidas alcoólicas, medidas que poderiam evitar outros transtornos¹⁰⁰⁰.

A greve de 1954 iniciou no dia 4 de maio, às 8 horas da manhã, quando foi paralisado o trabalho nas oficinas mecânicas de Santa Maria. Naquele momento, segundo o jornal o jornal “A Razão”, não foram registrados incidentes entre os grevistas e a polícia, já que a força pública ao saber do movimento havia se posicionado em vários locais de movimentação de ferroviários. Conforme a cobertura do periódico: “(...) em cumprimento da resolução tomada na noite anterior, após movimentada assembleia – em ordem deixaram o trabalho – dirigindo-se muitos às suas residências e outros foram acompanhar a Comissão de Greve na gare da estação local. Ao contrário do esperado a greve iniciou nas oficinas do centro, ao invés do Km 3”¹⁰⁰¹.

No que dizia respeito à circulação dos trens e ao movimento paredista, Nelson Germano Witzel, da Comissão de Greve e Presidente da UFG, comentou ao jornal “A Razão” sobre a partida do trem para Uruguaiana puxado pela locomotiva 1002: “O trem poderá partir e, para nós, é interessante até que ele saia de uma vez. Assim, vai pelo caminho fazendo a propaganda da greve, cheio de policiais como está, levando notícias do êxito de nosso movimento em Santa Maria e, para provar que a resolução de tomarmos o caminho da greve foi concretizada, seguirão também os jornais (...)”¹⁰⁰².

⁹⁹⁹Como coloca Horowitz (1984), na Argentina também essa prática era comum.

¹⁰⁰⁰Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 123/57, de 1º/07/1957 (Cd - 66, 66 a, 67, 67 a, 68, 69, 70, 70 a, 71).

¹⁰⁰¹Jornal **A Razão**, Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 06.

¹⁰⁰²Ibidem. Como os movimentos grevistas eram articulados com meses ou semanas de antecedência, o início das greves geralmente começava pela difusão de uma “senha” que se propagava entre as lideranças dos trabalhadores junto aos locais de trabalho. Por exemplo, como coloca Corgozinho (1989, p. 217), em

Além disso, o serviço de Telégrafo da viação férrea avisava de pronto todos os núcleos ferroviários.

Por seu lado, o repórter do jornal deu o seu testemunho sobre o desenrolar dos acontecimentos:

Não houve o menor arranhão à ordem, mostrando-se os ferroviários extremados no sentido de manterem-se em calma, aguardando o desenrolar dos acontecimentos. Todos os locais da Viação Férrea estavam, desde as primeiras horas da manhã, fartamente policiados. Viam-se contingentes da Brigada Militar e da polícia civil, nas passagens dos trens, nas entradas de serviço e na estação ferroviária, bem como na parte fronteira à sede da União dos Ferroviários Gaúchos, modesta sala localizada à rua Manoel Ribas, entre Sete de Setembro e Floriano Peixoto¹⁰⁰³.

Da mesma forma, também foi noticiado que no dia 4 de maio, às 11 horas, a greve havia começado nas grandes oficinas do “Km 3”, local considerado o reduto de maior concentração de ferroviários do Estado do Rio Grande do Sul. Ainda segundo o noticiado, “(...) apesar da grande atividade do Eng. Edi Paulo Pereira dos Santos desde as 8 horas percorrendo os recintos dos amplos pavilhões das oficinas do Km 3, às 11 horas antes do apito da largada do pessoal, os ferroviários começaram abandonar o trabalho (...). Tudo estava calmo: os grandes pavilhões desertos dando a certeza de que a greve estava vitoriosa também naquele importante setor de trabalho”¹⁰⁰⁴.

Quanto à preocupação sobre o caráter pacífico da paralisação, o jornal “A Razão” afirmava em título de meio de página que “Os ferroviários mantiveram-se serenos no dia de ontem de decretação da greve”, o que era também um sentimento geral da sociedade santa-mariense. De acordo com a cobertura do evento, a reportagem acompanhou “minuciosamente, aos gestos dos ferroviários santa-marienses” em suas reuniões na sede da UFG, e depois em frente e no interior do Edifício da Prefeitura Municipal. Na ótica do repórter: “(...) a atitude dos grevistas (...) merece ser apreciada da maneira a mais simpática”. Essa posição de apoio, especialmente à manutenção da ordem, complementava-se com as seguintes palavras:

Minas Gerais algo como “casamento da Joana – hoje é o casamento da Joana”; Fausto (2000, p. 138), sobre as greves em São Paulo, acrescenta: “hoje há ensaio”.

¹⁰⁰³Ibidem.

¹⁰⁰⁴Ibidem. Conforme a chamada do título dessa notícia, “À TARDE NENHUM FERROVIÁRIO VOLTOU AQUELE LOCAL DE TRABALHO – HAVIA UM SILÊNCIO E UMA QUIETUDE SEPULCRAIS NOS AMPLOS PAVILHÕES DA OFICINA”.

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

(...) quando percorremos o interior e as adjacências das Oficinas de Otávio Lima, quando fomos ao Depósito e as suas circunvizinhanças, nas dependências da gare local, em todos os lugares encontramos o mesmo ambiente de luta decidida, porém sempre com a intenção de não ser quebrado o respeito, nem de ser alterada a ordem.

Sentimos que em toda a movimentação grevista havia rumos definidos: defesa de conquistas legítimas, mas jamais violência ou destruição...(...) não podemos deixar de registrar (...) que marcou desde o início a marcha dos grevistas, com um cunho de originalidade: a lei seca¹⁰⁰⁵.

Ainda no noticiário do dia 5 de maio de 1954, o jornal “A Razão”, conforme o título “Apelo da Câmara ao Governo do estado em favor dos ferroviários”, colocava que a Câmara de Vereadores de Santa Maria havia decidido enviar ao Governador Ernesto Dornelles e ao Diretor da Viação Férrea o seguinte telegrama: “Câmara de Vereadores de Santa Maria reunida hoje, resolveu por unanimidade reiterar a Vossa Excelência o atendimento dos justos reclamos da classe ferroviária, ora em greve, trazendo a paralisação dos transportes com grandes prejuízos ao estado (...)”¹⁰⁰⁶.

Em relação às reivindicações dos ferroviários, o jornal sintetizava que a havia sido “FORMULADA A PROPOSTA DO GOVERNO AOS FERROVIÁRIOS, ESTABELECENDO AS VANTAGENS DOS NOVOS NÍVEIS DE SALÁRIO MÍNIMO À CLASSE” e que nenhuma represália haveria contra os grevistas¹⁰⁰⁷. Porém, nessa mesma notícia constava que em reunião tida como “movimentada”, realizada na sede do Movimento da Viação Férrea, na qual várias autoridades participaram, também lá esteve presente o Delegado de Polícia Oscar Alfredo Klein. Este, na ocasião, inquiriu ao Dr. Augusto Menna Barreto, advogado dos ferroviários, se estes “(...) permaneceriam ou não em greve, tendo o interpelado respondido, de pronto, que a ele não cabia aquela resolução, e, sim a comissão de greve ali presente. Esta, por sua vez, interpelada, respondeu que a decisão em qualquer circunstância caberia a maioria dos ferroviários reunidos em assembleia”.

Conforme o repórter, “travou-se verdadeiro duelo entre o advogado Menna Barreto e Klein sobre a legalidade da greve”. Nesse momento, o Delegado fez um apelo para que a Comissão de Greve se dirigisse aos ferroviários propondo a volta ao trabalho.

¹⁰⁰⁵Ibidem.

¹⁰⁰⁶Ibidem.

¹⁰⁰⁷Ibidem. Como consta no título “A REUNIÃO DE ONTEM À NOITE – Debate em torno das reivindicações da classe das 22 às 4.20 horas de hoje!”.

Proposta esta que foi rejeitada (ver figura que segue). Conforme a notícia, a reação textual do delegado foi assim expressa: “Temo, inclusive, que a polícia tenha que empunhar armas contra os ferroviários. Evitem, por favor, isso. Não façam com que sejam aplicadas as leis. Seria uma injustiça de vós outros contra os vossos próprios companheiros. Os trens no estado não podem parar sob hipótese alguma”¹⁰⁰⁸.



Figura 27 – Greve de maio de 1954 (Jornal A RAZÃO – Santa Maria, 08/05/1954).

Conforme o testemunho do repórter, “depois desse apelo patético, que não teve boa acolhida por parte da comissão de greve, o delegado Klein voltou a falar, agora para fazer uma proposta à classe”. Certamente com “uma carta na manga”, propôs aos ferroviários que se voltassem ao trabalho, intercederia junto ao governo do Estado no

¹⁰⁰⁸Ibidem.

sentido que fosse pago o salário equivalente ao novo nível do mínimo, que na ocasião era de Cr\$ 1.800,00.

Em resposta àquela autoridade, que se colocava como o representante do governo estadual, a comissão de greve deliberou e fez uma contraposta, que deveria contemplar um aumento salarial seguindo o do salário mínimo, mas incluindo também o pagamento de avanços constantes da Lei Nº. 1750/52, e a execução da Lei Nº. 2148/53 dentro do prazo de 60 dias¹⁰⁰⁹. Também, não aceitariam nenhuma represália e exigiam o pagamento dos dias parados.

A proposta de equiparação com o salário mínimo, naquele momento, foi considerada interessante pela categoria, porque beneficiaria cerca de 9.000 trabalhadores da VFRGS¹⁰¹⁰. Contudo, um fato gerou constrangimento no decorrer das negociações que estavam sendo entabuladas. A expulsão do vereador Jorge A. Mottecy (PSB) do recinto onde aconteciam as tratativas, determinada pelo delegado Klein, inclusive interrompendo o seguimento das negociações. A autoridade policial justificou sua atitude ao afirmar que o local não comportava a presença de “representante de uma potência estrangeira, reconhecidamente um comunista fichado na polícia”. Era ele ou o vereador a permanecer naquele recinto¹⁰¹¹.

Em função desse episódio, no dia seguinte, isto é, em 6 de maio de 1954, o vereador Mottecy se manifestou no plenário da Câmara de Vereadores de Santa Maria pautando para que as autoridades policiais se mantivessem no seu “verdadeiro posto”, e que a sua interferência fosse pacífica e sem arbitrariedades. Porém, nesse ínterim, como fato novo que veio radicalizar as negociações, aconteceu a prisão dos membros do Comando de Greve. De pronto, o vereador Luciano Martins de Castro (PTB) solicitou que a Câmara apurasse “o que houve junto à Polícia”¹⁰¹².

Ainda no dia 5 de maio, procurando se antecipar às repercussões da decretação de greve e na tentativa de desmobilizar aqueles que haviam aderido, o que Bourdieu (1983, p. 201) aponta como “estratégias de desqualificação”, a VFRGS fez publicar no

¹⁰⁰⁹Essas leis tratavam respectivamente da reclassificação funcional, assegurada pelo “Novo Quadro de Pessoal” aprovado em 22/02/1952 e o pagamento de vantagens atrasadas anteriores a 1954. As duas leis, ao serem aplicadas, representavam aumentos salariais significativos àqueles ferroviários que tinham direito.

¹⁰¹⁰Ibidem.

¹⁰¹¹Ibidem.

¹⁰¹²Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Atas Nº. 181/54 (Cd - 22, 22 a, 23, 24, 25) e 182/54 (Cd - 26, 26 a, 27, 27 a, 28, 29).

jornal “A Razão” um “AVISO AO PÚBLICO”, assinado pelo engenheiro Odon Venturi com o seguinte teor:

A diretoria da V. Férrea avisa ao público, de Santa Maria e do Rio Grande, que os trens de passageiros correm hoje normalmente em todas as linhas da V. Férrea e que amanhã também partirão, normalmente, os trens destinados à Fronteira, Serra, Santiago e Porto Alegre. Avisa também aos ferroviários que o ‘Ps’ partirá de Goulart, com destino Santa Maria e Otávio Lima, no horário.

A normalidade a que se referia o representante local da VFRGS em verdade era uma velha tática dos patrões, desejando demonstrar que o movimento não obtivera maior repercussão. Mas, na prática, a circulação de trens praticamente estancou, e os não grevistas eram em número pouco expressivo.

Em relação ao pessoal, nessa mesma data, a VFRGS, através do seu Diretor, emitiu uma circular que foi publicada igualmente no jornal “A Razão”, cujo texto na íntegra dizia:

Esta Diretoria tomou conhecimento do movimento paredista parcial que envolveu principalmente uma das parcelas dos zelosos artífices das oficinas de Santa Maria e Rio Grande.

Com o objetivo de esclarecer aos interessados e bem informar, lembro que os ferroviários da linha, em geral, compreendendo a responsabilidade do cargo que desempenham e para que pudesse continuar com a normalidade a vida econômica-social riograndense, permaneceram os mesmos nos seus postos, por sua habitual e espontânea dedicação ao trabalho na nossa Viação Férrea, a cujos misteres se dedicam.

Agora tenho a satisfação de novamente dizer que os avances atrasados estão satisfeitos com os termos da circular Nº. 156, de 26 de abril; a reclassificação de cargos e funções está sendo estudada em conjunto do D.S.P. e os técnicos da Viação Férrea, definindo as atribuições e aguardando a aprovação da lei no Senado. Qualquer providência anterior, prejudicará a tramitação dessa lei. Todas as demais vantagens que por direito e leis couberem aos ferroviários, estão se processando normalmente, inclusive o salário mínimo, e serão cumpridas pelo governo dentro dos prazos estabelecidos e porque esse Governo está providenciando independente de qualquer movimento grevista e que em nada colaborará esta greve para uma melhor solução.

Cordiais Saudações.

Pérsio Gaspar Reis – Diretor da Viação Férrea

Pelo texto, ao leitor menos atento parecia que a greve era evento protagonizado por uma minoria, isto é, pessoal que não representava importância ao funcionamento dos transportes, e que as motivações não eram cabíveis, pois todos os pontos

levantados já haviam sido providenciados pela VFRGS e pelo governo estadual. Contudo, a realidade dos acontecimentos demonstrava o contrário.

No transcurso de 24 horas, entre o início da greve e as primeiras negociações, bem como das reações do governo estadual, a greve começou a ganhar força em todo Estado do Rio Grande do Sul. A cidade de Cacequi, outro importante núcleo ferroviário, e estratégico ponto de entroncamento de linhas da fronteira e para o porto de Rio Grande, conforme notícia do jornal “A Razão”, havia iniciado a paralisação ainda no dia 04 de maio às 14 horas: (...) a greve dos ferroviários, irrompida em Sta. Maria, alastrou-se até a cidade de Rio Grande, Cacequi e outros centros, onde a tendência é manterem-se os servidores em ‘parede’ até [que] sejam conquistadas suas reivindicações. A greve em Cacequi eclodiu (...) quando o pessoal da tração deixou o serviço”¹⁰¹³.

Nesse ínterim, segundo o jornal, “a direção da Viação Férrea realiza ingentes esforços para fazer correr trens de passageiros, utilizando-se, pra tal, de elementos de sua imediata confiança e funcionários ligados diretamente à chefia”. Esse era o contraponto oficial, porque a parede realmente interrompera o tráfego de trens¹⁰¹⁴. E para bem da verdade, os setores das oficinas e do movimento eram aqueles considerados os fundamentais para a agilidade dos trens, e todos estavam paralisados. Como afirmam respectivamente os ferroviários aposentados Adão Tavares Flôres, José Luis Gesat, Alexandre da Cruz e Estenio Guaraci de Abreu Lima:

Nas greves a participação da classe era por melhores condições de trabalho, melhoria salarial. A participação era quase total; poucas abstenções;¹⁰¹⁵

As paralisações eram quase totais. Lutávamos por aumento de vencimentos e pelos direitos trabalhistas;¹⁰¹⁶

¹⁰¹³**A Razão**, Santa Maria, 05 mai. 1954, p. 06.

¹⁰¹⁴Para se ter uma ideia dos prejuízos causados nos momentos de greves dos ferroviários, em 1957 a Cooperativa Rural Serrana de Tupanciretã fez publicar no jornal “A Razão”, em sua edição de 9 de junho, o seguinte agradecimento: “A Diretoria da Cooperativa Rural Serrana Ltda. de Tupanciretã por indeclinável dever de gratidão, vem, pelo presente, tornar público o seu profundo agradecimento às autoridades da cidade de Cacequi, Exmo. Snr. Prefeito e Exmo. Delegado de Polícia; (...) ao corpo médico e aos bravos ferroviários daquela cidade, bem como a todas as pessoas que trouxeram seu conforto à família do inditoso funcionário desta Cooperativa, JOSÉ PEDRO MARQUES DA ROSA, que faleceu em serviço, quando, juntamente com os demais servidores da Organização, empregava todos os esforços no sentido de salvar a carne congelada que, no trem paralisado naquela Gare, em face do movimento grevista, aguardava ordem de embarque para Rio Grande, a fim de seguir rumo a Europa, atendendo imperioso compromisso da Cooperativa Rural Serrana Ltda. Com seus clientes holandeses”. Com a assinatura de JOÃO FOGLIATTO – Presidente.

¹⁰¹⁵Questionário respondido em 06 dez. 2002.

¹⁰¹⁶Questionário respondido em 12 dez. 2002.

A participação era muito grande, sempre existindo pelegos que procuravam agradar a chefia;¹⁰¹⁷

A participação da categoria era quase geral, salvo uns três ou quatro colegas.¹⁰¹⁸

Como comprovação da paralisação, na página 6 do jornal está colocada uma fotografia intitulada “CEMITÉRIO DE LOCOMOTIVAS”, cujo texto é o seguinte: “No quadro da Viação Férrea, após a deflagração do movimento paredista, calaram seus estrídulos as locomotivas que aparecem na foto, uma após outra, esperando o momento em que os homens (governo e grevistas) acertem seus relógios para que possam continuar prestando seus serviços ao Rio Grande (...)”¹⁰¹⁹. De acordo com Bechara Daniel Docki, carregador e conferente aposentado da VFRGS, “a chave da greve era o pessoal das máquinas; quando elas paravam, parava tudo”¹⁰²⁰.

Na continuação das negociações, depois de libertados os membros do Comando de Greve, outro atrito envolveu o delegado Klein, tido pelos ferroviários como radical e violento. Agora, após uma série de pressões devido à negativa de volta ao trabalho, o policial passou a acusar como responsável por essa atitude o deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira (PTB). Esse fato gerou profundo constrangimento no parlamento gaúcho e provocou um inquérito parlamentar, para dirimir quaisquer dúvidas sobre as responsabilidades do deputado.

Na verdade, não havia unanimidade entre os vereadores ferroviários da Câmara de Vereadores de Santa Maria em relação à atuação do deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira como representante da “classe”. Ainda no ano de 1952, no contexto da greve daquele ano, o vereador ferroviário Aristides Lemos dos Santos (PTB) defendia a administração do Engenheiro Pérsio Gaspar dos Reis na direção da VFRGS, e via no referido deputado e no vereador Jorge A. Mottecy (PSB) figuras aproveitadoras das causas ferroviárias. Em discurso, alertava seus colegas ferroviários, “(...) para [não] caírem na armadilha engendrada por conhecidos perturbadores da ordem, que constantemente vem tentando envolver essa classe, que é o orgulho do Rio Grande, e

¹⁰¹⁷Questionário respondido em 04 dez.2002.

¹⁰¹⁸ Questionário respondido em 02 dez. 2002.

¹⁰¹⁹Nos depósitos de Santa Maria estavam concentradas o maior número de locomotivas existentes no Rio Grande do Sul.

¹⁰²⁰In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 180).

que tem o seu nome, as suas qualidades e a sua capacidade profissional, conhecida até no velho mundo, (...) ei de defendê-los das garras aduncas do extremismo, da desordem e da indisciplina”¹⁰²¹.

Em notícia do dia 8 de maio de 1954, do Jornal “A Razão”, cujo título da contracapa era “(...) Inalterada a greve em Sta. Maria”, a chamada de texto dizia que: “Grande massa de grevistas manteve-se firme todo o dia e parte da noite, na expectativa de uma solução para o movimento paredista – Não veio o sr. João Goulart que hipotecou solidariedade aos ferroviários”. Noutra notícia constava “Incidente entre o deputado Croacy Oliveira e o delegado Oscar Klein”, cuja síntese textual era:

A situação da greve dos ferroviários em Santa Maria e diversos importantes núcleos mantém-se inalterada. Mesmo com grandes prejuízos para a produção gaúcha, uma vez que apenas trens de passageiros estão circulando (precariedade), os grevistas mantêm-se irredutíveis na luta em prol de suas reivindicações.

Grande foi a expectativa, na manhã de ontem, à hora da entrada dos ferroviários para o serviço. Quando apitou 7.30 apenas um pequeno número de ferroviários retomou suas atividades, somando-se aqueles que desde o primeiro dia, não desertaram, ficando fora da greve.

Já às 8 horas, uma ponderável massa de ferroviários, a qual viria aumentar consideravelmente, até virar grande multidão às últimas horas de ontem, colocou-se na Avenida Rio Branco, frente à residência do dr. Augusto Menna Barreto, onde se encontravam os elementos que lideram a greve, bem como o deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira.

(...) mantinha-se em ordem na Avenida Rio Branco, aguardando, a qualquer momento, uma notícia sobre a marcha dos acontecimentos [FOTO MAIOR].

O deputado Croacy de Oliveira usou da palavra diversas vezes, dando conta aos ferroviários do que se passava intra-muros. Havia, neste particular choque de pontos de vista e a presença de numerosas pessoas entabulando conversações à margem do comitê de greve, que, queremos crer, voltou a contar com a presença dos elementos que ontem foram detidos, os quais mesmo retornando ao trabalho, obtiveram licença de manterem-se em atividade, em busca de uma solução para o problema que se mostrava (como aliás continua) agudo e sempre de circunstâncias, a muitos respeito, pouco claras.

LIGEIRO INCIDENTE

À tarde, (...) quando se encontravam reunidos policiais, elementos do Centro Cívico João Goulart e o deputado Croacy de Oliveira, registrou-se um incidente entre o parlamentar e o delegado Oscar Klein¹⁰²². (sic)

¹⁰²¹In: Favarin (1999, Anexo N^o. 12 – Anais da Câmara de Vereadores de Santa Maria). Na verdade, não existe autoria e data no texto datilografado em 6 laudas. Mas, pelo confronto de outros materiais que pesquisamos na Câmara de Vereadores de Santa Maria, o autor é Aristides Lemos dos Santos, e a data provável é 6 de outubro de 1952, conforme o que consta na Ata N^o. 49/1952 (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**).

¹⁰²²Ibidem.

Em outro título, constava que o Deputado Croacy de Oliveira havia sido acusado de ser o único responsável pela greve. Acusação feita pelo delegado Oscar Klein, que em nome do governo do Estado responsabilizava o deputado trabalhista pelas consequências do movimento paredista. Em função desse episódio, a Assembleia Legislativa enviou até Santa Maria uma Comissão Parlamentar para apurar o ocorrido¹⁰²³.

Em sua defesa o deputado Croacy Oliveira reafirmou perante seus pares, conforme texto do jornal, de que “ele não é o responsável pela greve, que o são, sim, as autoridades governamentais que, ao invés de mandarem autoridades do Poder Executivo, mandaram policiais para espalhar o terror e o medo entre a humilde classe dos ferroviários”. Além de outros depoentes, como foram o Cel. Manoel Alves Martins, Capitão Getúlio Mário Zanchi, Delegados Oscar Klein, Policarpo Santos e Armindo Busse, “também prestaram depoimentos diversos líderes da classe em greve”¹⁰²⁴.

Por seu lado, no decorrer da CPI, o delegado Klein afirmou: “O único responsável por não estar ainda resolvida a greve dos ferroviários é o deputado Croacy de Oliveira”. Por sua vez, o acusado assim se manifestou:

Depois de resolvido o problema da greve irei entender-me com quem declarou publicamente ser eu o responsável pela greve. O ambiente que encontrei aqui, quando cheguei era de terror. Parece incrível que num regime democrático, agentes do governo penetrassem, armados até de metralhadoras portáteis, em um recinto fechado onde reuniam-se com a autorização da polícia, 4 mil ferroviários, para debater os seus problemas. Autoridades policiais, conforme será provado, declaram-se dispostas a terminar, não só com a greve como qualquer reunião de ferroviários, de qualquer jeito¹⁰²⁵.

¹⁰²³ibidem. Conforme o jornal, no Hotel Piraju, a Comissão foi recebida pelo prefeito municipal Heitor Silveira Campos (PTB). Nesse local, o deputado João Caruso manteve os primeiros contatos com as autoridades locais, tomando conhecimento da situação até aquele momento. Conforme o texto do periódico, o inquérito para apurar as acusações contra Croacy Cavalheiro de Oliveira (PTB) foi presidido pelo deputado João Caruso (PTB) e teve a participação dos seguintes membros: Deputados Derli Chaves (PSP), Lima Beck (PL), Cândido Norberto (PSB), Guido Mondin (PRP), Artur Bachini (UDN) e José Marques da Rocha (PSD).

¹⁰²⁴ibidem.

¹⁰²⁵ibidem. O Jornal “Diário do Estado”, nesse mesmo dia publicou que em seu depoimento o delegado Oscar Klein havia acusado o deputado Croacy de Oliveira pelos acontecimentos, “acentuando que se não fora a ação desagregadora daquele parlamentar trabalhista [que] deseja tirar proveito eleitoral, tendo inclusive, chegado ao ponto de propor a ele, delegado Oscar Klein, a prisão dos elementos comunistas, dando a oportunidade ao parlamentar de entender-se com o governo e ser o intermediário de uma solução que agradasse à classe. Ouvido por nossa reportagem, o deputado Croacy de Oliveira nega o fato, classificando-o de mentiroso” (ATIVIDADE da Comissão Parlamentar de Inquérito durante o dia de ontem. **Diário do Estado**, Santa Maria, 9 mai. 1954, p. 8).

Enquanto a greve se desenrolava sem aparente possibilidade de solução imediata, a VFRGS fazia de tudo para fazer circular os trens de passageiros. Essa atitude gerava simpatia da comunidade que necessitava viajar, e também servia para que os próprios grevistas se movimentassem pelo Estado. Já as composições de carga não eram liberadas pelos piquetes. Contudo, para fazer correr esses trens o sacrifício humano era considerado muito grande. Conforme o informado pelo jornal “A Razão”, a situação não deveria perdurar por muitas horas, pois “há pessoal de serviço que já está em atividade há mais de 72 horas (...)”¹⁰²⁶.

Para complicar ainda mais o quadro, numa tentativa de intimidação e para desviar as atenções dos grevistas, o engenheiro Odon Venturi, chefe do departamento de mecânica da VFRGS fez uma proclamação aos ferroviários, cujo texto foi publicado no jornal “A Razão”, na edição de 9 de maio de 1954, e que tinha o seguinte teor:

“Levando em consideração o fato de que a classe ferroviária vem sendo ludibriada por elementos extremistas agitadores e oportunistas cuja única finalidade é a desmoralização do regime do poder público, levo ao conhecimento dos ferroviários santa-marienses que para pôr fim a esta situação de confusão e para que da mesma não reste maior prejuízo à classe, resolvemos de comum acordo com os chefes de serviço local e com a autorização do sr. Diretor, dar por este meio conhecimento aos ferroviários ainda afastados do serviço que, todos aqueles que se apresentarem ao trabalho no turno da manhã de segunda-feira, dia 10, terão apontados os dias que faltaram por motivo de greve, e que nenhuma represália será tomada contra os mesmos.

Face a estas garantias esperamos a compreensão e a colaboração de todos os ferroviários bem intencionados, para que se normalize em definitivo a situação reinante”.

Como personagens novos nos acontecimentos aparecem os “elementos extremistas agitadores e oportunistas”, ao invés do deputado Croacy C. de Oliveira, tido até então pelo governo como o responsável pela greve. Mesmo insinuando que eram poucos os que não haviam retomado o trabalho, e que nenhuma represália atingiria

¹⁰²⁶CONTINUAM circulando os trens de passageiros. **A Razão**, Santa Maria, 08 mai. 1954, p. 06. Na edição de 9 de maio de 1954, está estampado como título geral da contracapa “DECISÃO DA COMISSÃO DE LÍDERES GREVISTAS – SOLUÇÃO FINAL SEGUNDA-FEIRA”. Como texto de chamada constava: “O dia de ontem (...) em nada resultou de positivo no sentido do término do movimento grevista iniciado em Santa Maria e que se espalhou por diversos e importantes núcleos do Estado. (...) Há nervosismo indistigável e grande expectativa, em especial entre os grevistas que (...) realizaram inúmeras gestões com as autoridades da comissão de intermediários, tudo produzindo efeitos negativos. (...) Entramos, hoje, para o sexto dia de parede, sem que, até agora, uma solução, ou pelo menos as soluções apresentadas pelo governo tenham encontrado eco entre os grevistas, que permanecem irredutíveis nos seus pontos de vista (...)”.

esses faltosos, a greve continuava. Afinal, quem estava equivocado na avaliação do movimento grevista?

Conforme o “Diário do Estado”, a greve continuava inalterada, mas um novo capítulo se iniciava. Era a intermediação do general do Exército Osvino Ferreira Alves, uma figura bastante conhecida na cidade de Santa Maria e estimada pelos ferroviários¹⁰²⁷. O militar entrou em cena justamente no momento em que a greve ganhava sua maior dimensão, com a paralisação de outro núcleo importante como era a cidade de Passo Fundo. Sobre a colaboração de um novo interlocutor, o jornal assim informou:

Solicitado pelos grevistas e pelo diretor da Viação Férrea, o general Osvino Ferreira Alves aceitou a intermediação entre as duas classes, convidando, primeiramente, os ferroviários para uma reunião em sua residência, às 17 horas de ontem.

(...) Em suma, o diretor da Viação Férrea disse que o governo só examinará as reivindicações dos ferroviários se estes voltarem ordeiramente ao trabalho.

Diante do impasse, surgiu a opinião de que os ferroviários poderiam voltar ao trabalho, dispensando todos os oferecimentos do governo, mas sem abrir mão de suas antigas reivindicações.

Esta atitude viria conceituar ainda mais a classe no seio da opinião pública e mesmo ante os membros do governo do estado (...) ¹⁰²⁸.

Expressando um pouco do sentimento da sociedade local, o vereador santamariense Soel Maciel de Oliveira (PSP) em uma crônica no jornal “Diário do Estado” fez a seguinte afirmação: “(...) DUAS PALAVRAS AOS FERROVIÁRIOS - A prova provada do cumprimento das promessas governamentais está patente na greve ferroviária. O governo sanciona uma lei, depois não a cumpre, isto há mais de dois anos, e o pior de tudo é que manda prender, ameaçar, despedir, transferir e castigar os ferroviários, que apenas lutam numa greve pacífica e ordeira unicamente exigindo uma melhoria justa. Portanto, além do governo atual não cumprir as promessas assumidas, torna-se reacionário e fascista”¹⁰²⁹.

Realizada a intermediação pelo general Osvino Ferreira Alves, pelo que podemos apurar a greve foi finalizada e considerada pelos ferroviários como plenamente vitoriosa.

¹⁰²⁷Em 1956, por sugestão dos ferroviários esse militar foi homenageado com o título de “cidadão santamariense”.

¹⁰²⁸CONTINUA Inalterada a Greve Dos Ferroviários. **Diário do Estado**, Santa Maria, 9 mai. 1954, p. 8.

¹⁰²⁹**Diário do Estado**, Santa Maria, 9 mai. 1954, p. 8.

Conforme pronunciamento do vereador Jorge A. Mottecy, o edil se congratulava “pela vitória da classe ferroviária”, bem com o seu regozijo “pela volta dos ferroviários ao trabalho, vitoriosos, de cabeça erguida, e com os seus problemas solucionados”¹⁰³⁰.

Já a greve de 1957 se deu no contexto dos acontecimentos da federalização da VFRGS. Em correspondência enviada à Câmara de Vereadores de Santa Maria constavam os itens reivindicados pelos ferroviários gaúchos, distribuídos em 10 pontos principais, dos quais destacamos os seguintes:

- aprovação e pagamento total, em folhas de julho próximo, do Novo Quadro, a contar de janeiro, nas bases aprovadas pela classe e o Conselho Diretor da Viação Férrea;
- manutenção do atual contrato de arrendamento da Viação Férrea e forma de Administração;
- pagamento dos atrasados aos aposentados;
- promoção dos Manuais, Operários e demais servidores que estejam desempenhando função superior à sua classificação;
- aplicação das vantagens da lei de 6 e 8 horas, ao pessoal de equipagens de trens, Guardas e Telegrafistas;
- pagamento dos 12 meses atrasados de 1954;
- apontamento de todos os dias de greve e a não represália a qualquer servidor grevista¹⁰³¹.

Entre as principais repercussões dessa paralisação ganharam enlevo os receios que os ferroviários tinham com essa modificação administrativa, que certamente acabaria afetando a categoria.

¹⁰³⁰Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 183/54 de 14/05/1954 (Cd - 30, 30 a, 31, 32, 33).

¹⁰³¹Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 1º de jul. 1957. Conforme essa “CARTA DE REIVINDICAÇÕES DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS”, datada de 28 de junho de 1957, os “Presidentes de Honra da Comissão de Greve” eram os Deputados Ferroviários Croacy Cavalheiro de Oliveira (PTB) e Waldemar Rodrigues da Silva (PTB). Entre os membros da Comissão constavam os vereadores ferroviários santa-marienses, Patrício de Oliveira Flores (PTB), Rubens Corrêa Krob (PSD), Euclides Gonçalves (PTB), Pedro Euclides da Siqueira (PSP) e Fermino Ventura dos Santos (PTB).

De acordo com o texto da Ata Nº. 111/57, de 23 de maio de 1957, o vereador Fermino Ventura dos Santos “(...) comentou um artigo publicado pelo Jornal A Razão, de autoria do engenheiro Vicente Cortazzi, Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, tratando da situação da classe ferroviária, face ao veto aprovado pelo Congresso, com relação a direitos e vantagens da classe ferroviária”. Era desejo deste vereador, em função dos prejuízos a serem contabilizados pelos ferroviários, que o governo do Estado mantivesse a ferrovia gaúcha sob sua administração, no que foi apoiado pelo vereador Rubens Corrêa Krob que ponderou sobre o exemplo da centralização calamitosa da administração federal da CAP no Rio de Janeiro¹⁰³². O futuro demonstrará que os mesmos tinham plena razão, ao publicizar esse temor.

Deve ser salientado que, nos meses que antecedeu a federalização definitiva, foram protagonizadas pelo governo estadual uma série de perseguições aos ferroviários, por estes terem demonstrado sua contrariedade a tal medida ou porque haviam tido participação em greves anteriores. Nessa ocasião, diversas críticas foram feitas ao governo estadual dirigido por Ildo Meneghetti (PSD), que no decorrer do seu governo determinou um tratamento de choque contra as paralisações dos ferroviários, bem como foi o responsável pelo encaminhamento político das negociações que levaram à federalização da VFRGS¹⁰³³.

No parlamento santa-mariense foram debatidas muitas dessas notícias, encaminhadas aos vereadores do PTB pelo deputado ferroviário Waldemar Rodrigues da Silva, e explanadas em plenário por Helena Ferrari Teixeira e Patrício Oliveira Flores¹⁰³⁴. Por ocasião da greve do ano de 1956, iniciada no mês de abril, em que mais uma vez a Comissão de Greve foi detida pela polícia, medida que resultou em inquérito policial, muitos protestos ocorreram no plenário da Câmara de Vereadores de Santa Maria, com repercussões na Assembleia Legislativa. Além desse episódio, como já

¹⁰³²Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Atas Nº. 111/57 de 23/05/1957, (Cd – 30, 30 a, 31, 31 a, 32, 32 a, 33) e Nº. 124/57 de 05/07/1957 (Cd – 72, 72 a, 73, 73 a, 74).

¹⁰³³Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Atas Nº. 19/56 de 27 abr. 1956 (Cd- 55, 56, 57, 57 a, 58); Nº. 20/56 de 02 mai. 1956 (Cd – 59, 59 a, 60, 60 a 61); Nº. 21/56 de 04 mai. 1956 (Cd - 62, 62 a, 63, 63 a, 64, 64 a, 65); Nº. 22/56 de 07 mai. 1956 (Cd - 66, 66 a, 67) e Nº. 23/56 de 08 mai. 1956 (Cd - 66, 66 a, 67).

¹⁰³⁴Entre outras, isso pode ser conferido, por exemplo, em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Atas Nº.101/57 de 11/03/1957 (Cd - 3, 3 a, 4, 4 a, 5, 5 a, 6) e Nº.115/57, de 06/06/1957, (Cd - 45, 44 a, 46).

denunciado em outras ocasiões, aconteceu o espancamento de ferroviários na Linha da Serra¹⁰³⁵.

Assim como ocorrera na greve de 1954, mas já antecipando a iminência da federalização da VFRGS, passados alguns dias do início da greve de 1957, sem que as negociações tivessem evoluído, foi nomeado um interventor provisório para assumir a empresa. Essa tarefa coube ao Coronel do Exército Antonio Negreiros de Andrade Pinto.

Como Presidentes de Honra da Comissão de Greve foram designados os deputados Croacy Cavalheiro de Oliveira e Waldemar Rodrigues da Silva, e, entre os membros da Comissão, os vereadores Patrício de Oliveira Flores, Rubens Corrêa Krob, Euclides Gonçalves, Pedro Euclides da Siqueira, Fermino Ventura dos Santos, bem como foram formadas subcomissões atuantes na Oficina Mecânica do “Km 3”, na Tração, no Tráfego, no setor dos Telegrafistas, no Posto de Visita, setor de Eletricidade e junto aos Encarregados de Paradas.

Tal foi a participação dos vereadores santa-marienses na Comissão de Greve, todos eles ligados a VFRGS ou a COOPFER, que a vereadora Helena Ferrari Teixeira solicitou de pronto que a Casa enviasse correspondência ao Q.G. da Greve “a fim de solidarizar-se com a causa da classe ferroviária nas suas justas e humanas reivindicações”. Da mesma forma, que a Câmara se dirigisse ao Presidente da República: “(...) protestando contra a intervenção decretada para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, pois que tal ato constitui uma afronta à brava e pacífica classe ferroviária que reivindica, heroicamente, os seus direitos, conquistados através de duras e incessantes lutas, apanágio da brava e altiva gente do Rio Grande do Sul que jamais curvou a espinha ante a prepotência”¹⁰³⁶.

Conforme o noticiário da imprensa da época, rapidamente aconteceu as tratativas visando o fim da paralisação. Na edição de 09 de julho de 1957, o Jornal “A Razão” em seu título de capa asseverava que o Cel. Negreiros havia conquistado a confiança dos ferroviários e assegurado o reinício das atividades na ferrovia gaúcha paralisada desde

¹⁰³⁵Conforme o vereador ferroviário Patrício Oliveira Flores, ao final dessa greve houve entendimento satisfatório entre governo do estado do Rio Grande do Sul e Ferroviários. Na sua ótica, nesse momento, “(...) reina grande satisfação na classe ferroviária” (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 34/56 (Cd - 95, 95 a, 96, 96 a, 97).

¹⁰³⁶Idem. Ofícios da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º e 05 jul. 1957.

20 de junho. Da mesma forma, apontava a notícia que havia entre os ferroviários “ruidosas manifestações de regozijo da classe em face do acordo estabelecido (...)”.

Para tanto, o interventor examinara preliminarmente a carta de reivindicação dos ferroviários. Também considerou a opinião dos principais membros da Comissão de Greve com relação ao recebimento da notícia da intervenção federal, em enquete realizada pelo jornal “A Razão”, os quais foram unânimes em se mostrar satisfeitos com tal medida do presidente da República. Consultada a categoria, sobre a decisão da Comissão em negociar o final da paralisação, todos os ferroviários que se encontravam presentes à concentração foram favoráveis à volta ao trabalho¹⁰³⁷.

Questionado pelo periódico sobre a relação amistosa com os ferroviários, o interventor assim se manifestou: “Jamais na minha vida esperei merecer recepção que me prestaram os ferroviários do Rio Grande do Sul. É realmente uma nobre classe que de fato merece ser atendida em suas pretensões, porque de fato está lutando por direito que lhe pertencem. (...) Infelizmente não pude atender toda a carta de reivindicação dos ferroviários por não estar na minha alçada. Prometo, no entanto, que lutarei para que os ferroviários dentro do menor espaço de tempo possível recebam integralmente tudo aquilo que as leis lhe asseguram”¹⁰³⁸.

Dos pontos reivindicados, que motivaram a greve de 1957, somente foram assumidos pela interventoria os que seguem:

- Assegurar o pagamento do novo Quadro de Vencimentos a partir do mês de julho de 1957;

- Não retroatividade de quaisquer atos ou processos que trouxessem prejuízo para os ferroviários, inclusive os diaristas. Isso valendo também em relação às faltas ao trabalho no período de 28 de junho ao dia 9 de julho de 1957¹⁰³⁹.

¹⁰³⁷REINÍCIO Hoje da Atividade. **A Razão**, Santa Maria, 9 jul. 1957, capa. Para isso também pesou a afirmação do Cel. Antonio Negreiros, que segundo o jornal, “(...) declarou que os ferroviários podem voltar ao trabalho que ele tudo fará para resolver os problemas que afligem a família ferroviária, dentro do menor prazo possível”. Em complemento à notícia: “(...) já eram 4 horas da madrugada quando o coronel Negreiros terminava sua oração aos ferroviários presentes, ocasião em que foi vivamente aplaudido pelos 2 mil ferroviários que se encontravam à frente do Q.G. grevista”.

¹⁰³⁸Ibidem.

¹⁰³⁹Conforme consta em “Proclamação do cel. Negreiros aos ferroviários”. **A Razão**, Santa Maria, 9 jul. 1957, p. 6.

O resultado prático do movimento foi a implantação do novo “QUADRO DO PESSOAL DA V.F.R.G.S.”, conforme Portaria Nº. 512, emitida ainda 29 de junho de 1957, isto é, um dia após a deflagração do movimento, que beneficiava 17.252 servidores da empresa. Medida que recebeu pareceres jurídicos favoráveis do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e do Ministério de Viação e Obras Públicas, pois envolvia recursos federais na ordem 1,4 bilhão de cruzeiros. Igualmente, foi mantida a concessão de um “abono familiar” na base de Cr\$ 150,00 mensais por filho e para a esposa do ferroviário, que correspondia a 50% do abono então concedido pelo Estado do Rio Grande do Sul aos seus funcionários, de acordo com a Lei Nº. 2.605, de 29 de janeiro de 1955¹⁰⁴⁰.

No entanto, como também era corrente no cenário político local, e especialmente na Câmara de Vereadores, havia aqueles que questionavam as lutas e reivindicações dos ferroviários. Geralmente eram políticos tidos como conservadores e até mesmo de posição reacionária. Esse foi o caso de Sivo D. Barreto, na ocasião suplente de vereador pelo Partido Libertador, que analisou os 10 itens da reivindicação da carta dos ferroviários. Em sua opinião, “embora não tivéssemos dado nosso apoio”,

(...) chegamos à conclusão que a maioria dependia do Poder Público Federal. Verificamos, através do escoamento sucessivo dos dias, as manifestações do Quartel General Grevista, em que insistia, intransigentemente, pelo atendimento imediato, integral e efetivo dos itens aludidos, como condição, sem o cumprimento da qual, não retornariam ao serviço.

Nessa posição inabalável, decorreram os dez primeiros dias de greve, quando, então, foi anunciada a nomeação, pelo Governo Federal, de um Interventor, para dirigir, temporariamente, a Ferrovia gaúcha.

Recaiu a nomeação no Cel. Antonio Negreiros de Andrade Pinto, oficial do Exército Nacional, (...). Era natural, portanto, que, dentro da maior expectativa, fosse aguardada a chegada do brioso militar. (...) imediatamente (...) no exercício de sua missão, em entendimentos, diretos e exclusivos, com a direção do movimento grevista, e, após duas ou três horas, conseguiu o retorno ao trabalho dos bravos ferroviários.

[...] vimos, (...) que, apenas um dos dez itens, o de que não fosse computado como ‘falta’, os dias em que os servidores ferroviários estiveram em greve, seria atendido.

Os demais itens, quando de sua alçada, seriam objeto de ‘estudos, exames’, etc.

¹⁰⁴⁰A íntegra das tabelas salariais e gratificações desse quadro de pessoal encontramos em **A Razão**, Santa Maria, 9 jul. 1957, p. 5. Como comparativo, em 1955 os militares das forças armadas federais haviam sido contemplados com aumentos nas suas tabelas de vencimentos (Fonte: **A Razão**, de Santa Maria, edição de 19 nov. 1955, p. 6). Por exemplo, um Taifeiro-Mor ou Cabo recebia Cr\$ 4.500,00; um Primeiro Sargento recebia Cr\$ 5.700,00; um Major ou Capitão de Corveta recebia Cr\$ 13.500,00; Marechal ou Almirante recebia Cr\$ 27.000,00. Em 1957, alguns exemplos de vencimento dos ferroviários (valores máximos): Aprendiz (Cr\$ 2.500,00); Operários (Cr\$ 7.200,00); Artífices (Cr\$ 8.500,00); Maquinista (Cr\$ 8.500,00); Agente de estação (Cr\$ 10.300,00); Engenheiros (Cr\$ 16.000,00).

[...] queremos dar realce ao notável poder de persuasão do novel interventor, queremos demonstrar toda nossa admiração e respeito à atuação serena e convincente do nobre engenheiro-oficial, queremos manifestar todo o nosso encantamento pela confiança que o DD. oficial soube inspirar à classe ferroviária à primeira vista e ao primeiro contato com a mesma, pondo termo ao movimento (...).

[...] o aplauso e a solidariedade desta Casa, como já mereceu da nobre classe ferroviária, a julgar pela manifestação de regozijo, traduzida na passeata monstro que realizou¹⁰⁴¹.

Além da posição política do vereador, alguns pontos de sua fala merecem nossa reflexão, tais como a extensão do período de paralisação, o nível de negociação entre os diferentes interlocutores e interesses, e até mesmo a intransigência dos ferroviários em alguns momentos das negociações.

Pelo que podemos perceber em outras greves, a estratégia dos ferroviários sempre foi a mesma. Ou seja, a partir de uma assembleia geral realizada em Santa Maria, que contava com representantes de todos os núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul e a presença maciça dos ferroviários residentes na cidade, apoiados por seus familiares, de modo muito objetivo elaboravam uma carta de reivindicações e a remetiam a todos os poderes. Inclusive ao Governador e Presidente da República, com o elenco de suas posições e pedidos¹⁰⁴². Após, mobilizavam suas forças de apoio na sociedade, contando principalmente com a solidariedade dos políticos e de outras categorias profissionais. Fortalecido o movimento, avaliavam o seu tempo de continuidade, em vista das possibilidades de negociação.

Por isso, muitas vezes causava surpresa as “passeatas monstros” ou as assembleias de greve que lotavam as praças públicas como a “Cristóvão Colombo”, e a “Saldanha Marinho” e, muitas vezes, o “Cine-teatro Independência” de Santa Maria. Mas, cessado o evento de paralisação, começava as perseguições aos ferroviários como era de praxe¹⁰⁴³. Contudo, ainda em 1957 parece que todas as partes haviam ficado

¹⁰⁴¹Idem. Ofício do Vereador Sivo D. Barreto. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 jul. 1957.

¹⁰⁴²Essa era uma estratégia nacional dos ferroviários, que geralmente determinavam as paralisações em datas concomitantes nas diversas empresas estaduais.

¹⁰⁴³Sobre isso, na greve dos ferroviários ocorrida em 1958 a vereadora Helena Ferrari Teixeira solicitou a presidência da Câmara de Vereadores que a Casa se dirigisse ao Cel. Negreiros, que acabara ficando como Diretor Interventor da Viação Férrea, e nesse momento já “federalizada”, “protestando e pedindo providências enérgicas contra inúmeras e descabidas perseguições políticas que veem sendo feitas a servidores ferroviários, por chefes pertencentes à ‘Frente Democrática’, ferindo frontalmente a democracia e praticando as maiores arbitrariedades e injustiças contra homens afamiliados e com grandes serviços prestados à nossa Ferrovia”. No caso, a vereadora estava se referindo aos ferroviários filiados ao PTB, especialmente as lideranças do movimento que haviam sido transferidas. Em outro ofício, da mesma data, a vereadora refere o mesmo caso, porém tratando da situação de brigadianos, também transferidos por

satisfeitas com o término da greve. Conforme consta em ata da Câmara de Vereadores de Santa Maria, até mesmo os representantes trabalhistas se congratularam com o Cel. Negreiros pela intervenção na greve da Viação Férrea ¹⁰⁴⁴.

Chama-nos a atenção que desde 1952 eram inúmeras as posições contrárias à federalização da VFRGS, e, de uma hora para outra, todos estavam satisfeitos, inclusive as lideranças ferroviárias. Disso se conclui que, em função da medida ter sido sacramentada bem antes da greve de 1957 pelo governo federal, os ferroviários já começavam pragmaticamente a se moldar à nova realidade¹⁰⁴⁵.

4.2.2.3 Os Limites para a Atuação da UFG

Como a UFG não dispunha de estrutura adequada para permanentemente manter mobilizados os ferroviários, só o fazendo nos momentos das paralisações e no encaminhamento de pretensões trabalhistas, o local de maior repercussão das articulações da categoria acabava sendo a Câmara de Vereadores de Santa Maria. Isso se dava especialmente através dos vereadores trabalhistas, socialistas e comunistas¹⁰⁴⁶. Também recebiam o apoio de alguns membros do PSD, estes geralmente eram ligados a COOPFER.

Em 1º de outubro de 1952, o vereador Jorge Achutti Mottecy (PSB) levou ao conhecimento da Casa uma circular do diretor da Viação Férrea, o santa-mariense Pêrsio Gaspar Reis, que na ótica do edil tinha nítido objetivo de desprestigiar, dividir e liquidar

motivações políticas (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 mar. 1958).

¹⁰⁴⁴Porém, a aprovação na Câmara de um auxílio ao movimento grevista, a ser concedido pela Prefeitura de Santa Maria, gerou muitas discussões em plenário. Pelo Projeto Nº. 733/Legislativo foi aprovada uma verba de 20 mil cruzeiros à Sociedade Beneficente do Pessoal de Tráfego da Viação Férrea para custear as despesas da Comissão de Greve. Na opinião do vereador Antonio Abelim (PSD) essa medida não seria justificável por parte do município, mesmo reconhecendo o evento como “parede de tal envergadura”. Tal projeto havia sido apresentado pelo vereador e ferroviário Patrício Oliveira Flores (PTB), que justificou sua intenção em função de que as “despesas haviam sido muito grandes”, devido às viagens de automóvel, transporte de ferroviários, telefonemas, etc., realizadas pelo comando de greve. Na votação o projeto foi aprovado por 8 votos a favor, 4 contras e dois em branco (Conforme consta em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 126/57, Cd - 78,78 a, 79, 79 a, 80).

¹⁰⁴⁵Conforme consta em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº.125/57 (Cd - 75,75 a, 76, 76 a, 77), os vereadores emitiram congratulações aos ferroviários pelo fim da greve e aprovação do governo federal do novo quadro funcional dos ferroviários.

¹⁰⁴⁶Estes atuando sob a proteção legal do PSP e PSB.

as organizações ferroviárias existentes, para que as promessas feitas aos servidores não fossem devidamente cobradas. Isso, em sua opinião, constituía coação e firme propósito de impedir que se organizasse a classe ferroviária. De acordo com o texto apresentado pelo vereador Mottecy, é possível percebermos uma série de questões que faziam parte do cenário das relações trabalhistas e políticas daquele momento, envolvendo os ferroviários e os membros do governo gaúcho.

Que a crise econômica, o não pagamento dos avanços, o débito para com a Cooperativa, as démarches quase concluídas para federalização e consequente transformação da Viação Férrea em sociedade anônima, a anistia geral como reparação de injustiças feitas a leais e eficientes servidores, a aprovação, tal como foi elaborada pela Assembleia, do Estatuto, tudo está a exigir a união e a organização da classe ferroviária para garantir a defesa e a vitória de suas reivindicações. [...] Que a Coligação dos Ferroviários do Rio Grande do Sul, acha-se devidamente registrada no Cartório de Registros Especiais, na capital do estado e, baseado neste registro, obteve um mandado de Segurança expedido em 1950, pelo Diretor do Foro local, assegurando-lhe efetivo exercício das liberdades inseridas na Constituição da República. [...] Que seu telegrama, muito ao contrário do que foi alardeado, mereceu repúdio da quase totalidade dos ferroviários [...] Que medidas como esta caracteriza uma administração como anti-operária, e atesta que as conclamações feitas pelo senhor Presidente da República para os trabalhadores se organizarem, não passam de tiradas demagógicas, desmentidas, diariamente, pela realidade dos acontecimentos.

Em função do exposto, o vereador propôs que a Câmara, “em defesa dos ferroviários”, protestasse junto ao Secretário das Obras Públicas, ao Governador do Estado e à Assembleia Legislativa Estadual, “deplorando as atitudes e a política administrativa seguidas pelo Engenheiro Pérsio Reis”¹⁰⁴⁷.

Em relação a isso, considerando-se as greves protagonizadas no Rio Grande do Sul pelos ferroviários e as ameaças recebidas por estes trabalhadores da direção da Viação Férrea, em 1954, novamente o vereador santa-mariense Jorge A. Mottecy foi incisivo: “(...) estamos assistindo o desinteresse de um governo que nada fez para solucionar os problemas da classe ferroviária” e que faz “propaganda de mentiras e calúnias com o fim de abalar a resistência do operariado grevista, que pleiteiam uma coisa justa, ou seja, os benefícios de uma lei sancionada há 26 meses pelo Sr. Governador do Estado”. Em resposta, na defesa do diretor Pérsio Reis, o secretário do Governador do Rio Grande do Sul, Nei Brito, disse não ter conhecimento que o mesmo

¹⁰⁴⁷Idem. Ofício Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º out. 1952.

tivesse ameaçado mandar depredar a Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, com sede em Porto Alegre¹⁰⁴⁸.

Nesse “jogo” de pressões, dissimulações e ironias, demonstrando a força política do grupo profissional, os ferroviários conseguiram, com o apoio da Câmara de Vereadores de Santa Maria, pressionar o diretor da Viação Férrea para encaminhar ao governo medida de anistia aos trabalhadores implicados em greves, apoiados na Lei Nº. 2031, aprovada em 03 de janeiro de 1953. Desejavam a readmissão dos “servidores porventura demitidos ou exonerados e canceladas as punições aplicadas pelo mesmo motivo”¹⁰⁴⁹.

Assim, dependendo de diferentes instâncias de articulação política, a UFG, não foi uma unanimidade entre os ferroviários. Isso possivelmente por ser considerada por alguns segmentos ferroviários e por setores da opinião pública gaúcha uma entidade constituída por comunistas. Isso se percebe, por exemplo, em ofício de 25 de junho de 1953 enviado à Câmara de Vereadores de Santa Maria, assinado pelo senhor Nadir M. dos Santos, suplente de vereador pelo PTB, que em nome da “Comissão de Ferroviários”, convidava para uma “assembleia que a classe levará a efeito em 27/06/53 na sede AFSR de Santa Maria”, e que era extensivo aos vereadores da cidade de Cacequi¹⁰⁵⁰.

Assim como os membros da “Comissão dos Ferroviários”, outras lideranças, que também contavam com apoio de número expressivo de ferroviários, e que tinham ligações mais próximas com o PSD, PL e UDN evitavam participar da UFG. Nesse contexto, as disputas acabaram também alcançando as entidades sociais, já que havia, por exemplo, rivalidade entre a COOPFER e a AFSR.

Da mesma forma, mesmo depois de constituída a UFG, a “Coligação dos Ferroviários”, que havia sido a sua base de criação, continuou a existir sob a liderança dos ferroviários comunistas. Para se ter uma ideia disso, em dezembro de 1953, Mathias Salathiel Fernandes em nome da diretoria da Coligação emitiu um convite para um comício pela conquista do abono de natal e contra a carestia da vida¹⁰⁵¹. Outro exemplo foi o convite para uma conferência do ferroviário Balthazar Mello, membro da diretoria da

¹⁰⁴⁸Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 182/54 (Cd - 26, 26 a, 27, 27 a, 28, 29).

¹⁰⁴⁹Idem. Ofício da Direção da VFRGS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 mar. 1953.

¹⁰⁵⁰Idem. Ofício do Senhor Nadir M. dos Santos. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 jun. 1953.

¹⁰⁵¹Idem. Ofício do senhor Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 21 dez. 1953.

Coligação, que iria relatar sobre sua recente viagem à União Soviética e mais três países da Europa Oriental, em evento a ser realizado na sede do Amparo Mútuo¹⁰⁵².

Se ideologicamente as diferenças eram nítidas, porém quando os interesses eram comuns, especialmente os reivindicatórios, pragmaticamente todas as forças convergiam em nome da “classe”. Até mesmo em questões que aparentemente eram simples de serem equacionadas os ferroviários se aglutinavam através de suas entidades políticas, visando dar solução aos problemas, como foi o da escassez e preço elevado da carne na década de 1950¹⁰⁵³.

No trato das questões profissionais a UFG realizava anualmente assembleias gerais, comumente no mês de abril. O que se constituía numa forma dos ferroviários terem suas reivindicações bem avivadas nesse período, pois em maio era comemorado o “dia do trabalho”. Igualmente era o mês em que os trabalhadores recebiam aumentos salariais, como acontecia tradicionalmente com “salário mínimo”. Feita a assembleia, redigiam vários memorandos que eram remetidos às autoridades do legislativo e executivo estadual manifestando os anseios da categoria, bem como aproveitavam a ocasião para protestar pelas perseguições que as lideranças da “classe” sofriam¹⁰⁵⁴.

Outra forma de motivar o coletivo profissional e aprofundar laços com autoridades dos poderes legislativo e executivo, como vimos no capítulo anterior, através das grandes comemorações realizadas pelo “Dia do Ferroviário”, que se dava na última semana do mês de outubro. Eram momentos de festividades, mas também de articulações e reivindicações, que se não atendidas geravam para os interlocutores da “classe” prejuízos políticos e eleitorais.

¹⁰⁵²Ibidem. Ofício de 16/07/1954. Sobre essa visita, Baltazar Melo documentou-a através de uma série de fotografias (arquivo familiar), em especial aquelas feitas em fábricas, ou que tratavam de encontros com lideranças operárias e autoridades soviéticas.

¹⁰⁵³Em relação a isso, veja-se o caso da carne na cidade de Santa Maria no ano de 1953. Na época um alimento essencial na mesa dos trabalhadores, que se encontrava em falta devido à especulação dos produtores já como reflexo do processo inflacionário que ganhava corpo no país. Ver também Ofício Senhor Nelson Germano Witzel. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 dez. 1953. No dizer de Nelson Germano Witzel – presidente da UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS - ao se dirigir ao Presidente da Câmara: “Originando com isto, sérias dificuldades à numerosa classe dos ferroviários e suas famílias, resolveu, em sessão de Diretoria, (...) entrar em entendimento com o poder executivo da cidade, afim de que essa grave situação venha a ser normalizada (...). Pedimos, por isso à V. Excia., para que haja por bem de nomear uma Comissão de Vereadores e que desta, venha a fazer parte, ainda dois vereadores ferroviários”.

¹⁰⁵⁴Exemplos disso podem ser encontrados em vários ofícios da Câmara Municipal de Santa Maria (**Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30/03/1955, da UFG; 20/04/1955, da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 26/04/1955, Diretor da VFRGS; entre outros.)

A partir do ano de 1956, outras entidades ferroviárias passaram a despontar politicamente, como foram os casos da “Assistencial de Máquinas” e a “Sociedade Representativa dos Conferentes”, que organizadas em Santa Maria foram consideradas muito combativas na defesa dos interesses dos ferroviários. Juntamente com a UFG, mesmo representando segmentos funcionais da VFRGS, essas novas entidades pressionaram as autoridades governamentais e legislativas na intenção de resguardar os ferroviários das pressões sofridas ao longo das greves.

Em relação a isso, os ferroviários Walter Greff Rodrigues e Clóvis Assunção, respectivamente presidente e secretário da SOCIEDADE REPRESENTATIVA DOS CONFERENTES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, fundada em 21 de março de 1956, enviaram ao Presidente da Câmara de Vereadores de Santa Maria ofício em que apresentavam: “(...) os mais calorosos aplausos, aos Nobres Representantes do povo Santamariense, (...), pela atitude altaneira e democrática, que tomaram em defesa dos valorosos companheiros, componentes da Comissão Central da Greve, quando ameaçados em suas liberdades, no último movimento paredista. O gesto de Ss. Excias. foi tão magno, que a força democrática contida nesse ato, destruiu os últimos vestígios de um regime de opressão aos trabalhadores, que ainda existiam em nosso querido Rio Grande”¹⁰⁵⁵.

Em resposta, o Diretor Presidente da VFRGS, tratando da “REIVINDICAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS” e da solidariedade emitida pela Câmara de Vereadores de Santa Maria a União dos Ferroviários Gaúchos, comunicou que havia informando ao secretário de Obras “(...) que esta Diretoria tem solucionado satisfatoriamente as reivindicações dos ferroviários, em geral, em tudo aquilo que a lei lhes assegura, inclusive das vantagens em atraso relativas à Lei Nº. 2.148, de 9 de novembro de 1953”¹⁰⁵⁶. Nesse mesmo tom, Adail Moraes, secretário da Secretaria de Governo do Rio Grande do Sul, em resposta ao apelo no sentido de serem atendidas as reivindicações dos ferroviários gaúchos, afirmou que “(...) o atual Governo (...) não tem feito outra coisa se não procurar atender às reivindicações do pessoal da Viação Férrea, reivindicações essas, quase na sua totalidade, oriundas do Governo anterior (...)”¹⁰⁵⁷. No entanto, eram evidentes os

¹⁰⁵⁵Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício dos Senhores Walter Greff Rodrigues e Clóvis Assunção. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 mai. 1956.

¹⁰⁵⁶Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Senhor O. Dauth Fº - Diretor Presidente – VFRGS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 jun. 1956.

¹⁰⁵⁷Idem. Ofício do Senhor Adail Moraes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 jan.1957.

atrasos nos pagamentos de vantagens, fato que descontentava ano após ano os ferroviários, constituindo-se esse fato um dos motivos principais de suas greves.

Pelo que se percebe no ofício da vereadora Helena Ferrari Teixeira, do ano de 1957, toda e qualquer atitude política dos ferroviários era muito bem articulada pelos seus interlocutores e lideranças. Conforme a vereadora do PTB, a Casa deveria se dirigir ao Governador do Estado e ao Diretor da Viação Férrea “protestando contra as perseguições que estão sendo feitas a servidores ferroviários, pois, segundo compromisso firmado com a Comissão de Greve, nesta cidade, o governo estadual não faria qualquer perseguição aos ferroviários”¹⁰⁵⁸. Ou, do deputado ferroviário Waldemar Rodrigues da Silva, eleito por Santa Maria, sobre “(...) a necessidade de serem cumpridos os compromissos assumidos pelo Governo perante a classe ferroviária”¹⁰⁵⁹.

Em 1957, no período de 17 a 20 de junho, foi realizada em Santa Maria a 3ª CONVENÇÃO NACIONAL DOS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS. A intenção era demonstrar ao governo a força e unidade da categoria em todo o Brasil, mesmo sendo o momento de transição para o regime de administração federal do setor. Assim, nesse encontro houve a consonância de interesses entre a União dos Ferroviários Gaúchos, Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, Sociedade Assistencial do Pessoal de Máquinas, Grêmio Beneficente do Pessoal do Tráfego e Sociedade Representativa dos Conferentes, rol das entidades mais ativas. Entre os principais pontos temáticos discutidos destacaram-se:

1º - Aceitação pelo Congresso Nacional, dos vetos Presidenciais, à Lei que criou a R.F.F. S. A.;

2º - Descentralização e modificação na estrutura das Caixas de Aposentadoria e Pensões (Projeto 102-1955);

¹⁰⁵⁸Idem. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 fev.1957. Seguem outros ofícios, tais como: “(...) que a Casa se dirija ao Eng. Odon Venturi, representante dos ferroviários no Conselho Diretor da Viação Férrea, apoiando o protesto de s.s. contra as remoções e dispensas de humildes servidores sob o pretexto da conveniência do serviço” (15/03/1957); Da Casa se dirigir ao deputado Waldemar Rodrigues da Silva, “apoiando o protesto de s. exa. contra as injustas transferências e remoções na Viação Férrea, como vindita por atos de que seria responsável o Governo e não os modestos funcionários da Ferrovia” (03/06/1957).

¹⁰⁵⁹Idem. Ofício do Deputado Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 fev.1957. Natural de Bagé/RS, trabalhou por muitos anos nas oficinas da VFRGS de Santa Maria. Após ter sido vereador em Santa Maria foi eleito deputado estadual pelo PTB, cujos 4.778 votos foram obtidos especialmente entre os ferroviários; também foi diretor da CAP.

- 3º - Estatuto dos Ferroviários do Brasil;
- 4º - Aposentadoria integral aos 30 anos de serviço (projeto 254-55);
- 5º - Reivindicações gerais dos ferroviários do Brasil;
- 6º - Organização Nacional dos Ferroviários e criação de uma Comissão Permanente de defesa dos direitos da classe com sede no Rio de Janeiro¹⁰⁶⁰.

No ano de 1959, já vivendo os reflexos da federalização da Viação Férrea, os ferroviários através da UFG começaram a se articular com outras categorias profissionais no intuito de enfrentar problemas comuns do proletariado e da classe média. Exemplo disso foi a questão do custo de vida, afetado pelo encarecimento dos produtos de primeira necessidade e corrosão dos salários causado pela inflação. Para isso, os trabalhadores criaram em Santa Maria um “Comando Sindical” que visava articular as providências de mobilização e reivindicação dos trabalhadores locais¹⁰⁶¹. Nesse sentido, sob a direção de Onofre Ilha Dornelles, Ramão Ramires e Argemiro A. da Rosa, importantes lideranças ferroviárias residentes em Santa Maria, comunicaram à Câmara de Vereadores que:

(...) Classe Ferroviária, reunida em Assembleia Estadual no dia 13 do corrente em Santa Maria, com a participação de representantes de dezesseis núcleos da rede, decidiu por unanimidade levar a efeito UMA GREVE GERAL DE ADVERTÊNCIA, pelo espaço de 24 horas a partir da (0) Hora do dia 13 do corrente mês, pelas reivindicações constantes do boletim anexo.

Julgamos oportuno esclarecer a V. Excia. que a greve terá um caráter eminentemente ordeiro e pacífico (como se caracterizaram sempre os movimentos grevistas Ferroviários), visando principalmente um BRADO DE ALERTA, aos responsáveis pela alarmante elevação do custo de vida que assola os lares do povo brasileiro depauperando a nacionalidade em consequência da miséria crescente.

Em resumo, as principais resoluções adotadas pelos ferroviários gaúchos na assembleia estadual realizada no dia 13 de março, em Santa Maria, constaram de uma *Carta de Reivindicações dos Ferroviários Gaúchos*, na qual se posicionavam pelo referendo do Termo Rescisório da Viação Férrea; solução para todos os problemas da

¹⁰⁶⁰Idem. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel (pela Comissão Organizadora). **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 07 jun.1957. Material sobre a Convenção ver Anexo “O”.

¹⁰⁶¹Idem. Ofício da UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 mar. 1959.

CAPFESP; contra a carestia da vida; pagamentos de atrasados de aposentados e pensionistas, etc¹⁰⁶².

Assim, no decorrer dos anos da década de 1960 a UFG em parceria com o Comando Sindical, e sempre buscando apoio no legislativo santa-mariense, ainda manteve-se atuante, inclusive deflagrando greves anualmente. Porém, com o advento da ditadura militar a situação modificou-se muito, pois a liderança mais ativa da categoria foi presa nos primeiros dias após a deflagração do novo regime.



Figura 28 - Exemplo de greve dos ferroviários na cidade de Santa Maria (manifestação em frente do “Palácio Rosado”). Na ocasião contra a possibilidade de instalação do Estado de Sítio em 1961 (Jornal Eco Ferroviário, Nº. 13, Dezembro/1963).

A partir de então a maior parte das articulações dos ferroviários gaúchos passou a ser feita pela AFSR, cuja posição política sempre fora moderada e/ou conservadora, e seus intentos eram objetivamente pragmáticos. Isto é, valer-se de instâncias políticas simpáticas à categoria ferroviária e, sem maiores atribulações, realizar as negociações

¹⁰⁶²Idem. Ofício da UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 mar. 1960.

de interesse do coletivo profissional, incluindo-se nelas também os aposentados e pensionistas.

4.2.2.4 As Mulheres e o Departamento Feminino da UFG

A identificação da participação das mulheres no âmbito das atividades ferroviárias, fosse como familiares dos homens ferroviários, fosse como funcionárias das empresas, além de ser o reconhecimento de elas constituem personagens significativas nos acontecimentos dessa história que focalizamos, também se constitui em mais um esforço intelectual.

Esforço no sentido de que a documentação não institucional é frágil¹⁰⁶³. E, da mesma forma, entendemos que a análise sobre a participação das mulheres nos eventos ferroviários merece um tratamento de gênero mais cuidadoso e aprofundado. No entanto, até mesmo como uma intenção desafiadora a outras pesquisas, procuramos identificar essa participação em Santa Maria, de forma nuclear, centrada nos acontecimentos políticos especialmente no após 1945.

Pelo menos no decorrer de cinco décadas, isto é, entre 1910 e 1960, os servidores da VFRGS sempre contaram com o apoio de suas famílias nos movimentos reivindicatórios. Entre estes, o maior destaque coube às esposas e companheiras dos ferroviários.

Essa interação das mulheres com seus maridos e companheiros, no trato das questões profissionais também era comum noutras partes do Brasil. Conforme depoimento de um maquinista mineiro, “em todas as greves elas participavam, tinha mulheres que participavam mais que os homens”. Ou, segundo o depoimento de um mecânico de oficina da cidade de Divinópolis da Rede Mineira de Viação (RMV): “Buscavam sabão em casa e passavam no lugar onde as locomotivas iam passar e a máquina não andava de jeito nenhum, elas lubrificavam a linha toda de sabão.

¹⁰⁶³Veja-se o apresentado em Petersen e Lucas (1992), que demonstra a exiguidade de tais fontes (como por exemplo na p. 283-285), em que pese a grande participação delas como trabalhadoras em diferentes ramos de atividades, e, em especial, na indústria rio-grandense.

Enfrentavam a polícia gritando [...] se quisessem sair com as locomotivas elas deitavam na linha”¹⁰⁶⁴.

Sem contar as tradicionais *funções do lar*, que incluíam o cotidiano dos cuidados da casa e providências para a educação e alimentação da prole, muitas mulheres da zona urbana ainda trabalhavam como cozinheiras ou lavadeiras para auxiliar na renda familiar. Já as que acompanhavam seus companheiros, ao longo dos trabalhos realizados na via permanente, também atuavam junto aos “Clubes Agrícolas” para poderem melhorar a quantidade e qualidade da alimentação familiar, situação que lhes propiciou o acesso à educação básica nas “escolas turmeiras”¹⁰⁶⁵ [grifos meus].

Mesmo assim, concomitante à realização de jornadas estafantes no meio doméstico, desde os primeiros tempos as mulheres participaram de muitos acontecimentos que envolveram seus maridos na labuta ferroviária. Muitas fizeram parte dos movimentos de reivindicações e das paralisações, mesmo que essa intensidade somente pudesse ser reconhecida a partir dos anos 50, quando começaram a se organizar autonomamente¹⁰⁶⁶.

Já no que diz respeito às mulheres funcionárias da VFRGS, pelo que consta nos depoimentos dos ferroviários aposentados, elas constituíam um número reduzido de servidoras em função das especificidades dos vários tipos de labores desenvolvidos na empresa, que à época não aceitava mulheres na maior parte das atividades ferroviárias¹⁰⁶⁷. Como refere Possas (2001, p. 131), existiam muitos preconceitos ao trabalho praticado pelas mulheres fora do “lar”. Segundo a historiadora: “O modelo de ‘mulher pública’, oposta a ‘mulher privada’, vivendo no cenário urbano e transitando nele como ‘mulher vagabunda’, foi uma construção que fez parte do mundo ferroviário”.

Em função dos preconceitos e das especificidades do trabalho, a maior concentração das servidoras se dava nos serviços sociais e na parte administrativa das estações das cidades de maior população do Estado, nos almoxarifados e setores

¹⁰⁶⁴In: Corgozinho (1989, p. 230-232).

¹⁰⁶⁵Sobre isso ver o texto “História das Mulheres”, de Rachel Soihet (In: VAÍNFIAS, Ronaldo e CARDOSO, Ciro. **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 275-296).

¹⁰⁶⁶No ano de 1934 nasceu a União Feminina Brasileira, considerada uma das primeiras organizações de mulheres no Brasil com forte sentido político, tanto que surgiu como decorrência da militância e ação dos comunistas. Em 1945, passou a atuar o Comitê das Mulheres pela Democracia, e 1947 passou a funcionar a Federação das Mulheres do Brasil (FMB), recebendo esta organização o aporte ideológico comunista, quando, a partir de então, passaram a ter efetiva participação nos movimentos reivindicatórios dos ferroviários em várias partes do Brasil.

¹⁰⁶⁷Pelo que percebemos nos estudos sobre outras empresas ferroviárias do Brasil, essa era uma realidade nacional.

burocráticos das oficinas, e junto à administração central em Porto Alegre. Ao que consta nos depoimentos orais, eram solidárias nos movimentos de reivindicação e nas paralisações efetivadas pela categoria.

Atuaram essas mulheres das formas mais variadas, mas com maior destaque nos momentos de radicalização das paredes iniciadas pelos seus companheiros, quando se postavam juntamente com os filhos à frente dos trens fura-greve, deitando-se nas linhas, ou jogando todo tipo de objetos nos maquinistas e foguistas que não aderiam às “causas” da categoria¹⁰⁶⁸. Como afirma Pedro Alles da Conceição, ferroviário aposentado: “[...] Tinha muito pelego. A gente chegava nos trens. Tinha muito maquinista. Nós engraxávamos os trilhos para o trem não subir. Na ponte seca da linha de Porto Alegre, tinha uma gurizada com coisas para atirar nos maquinistas. Ajudavam muito; subiam para cima da linha, sentavam; as esposas contribuía muito nisso aí”¹⁰⁶⁹.

No caso particular das mulheres de ferroviários residentes em Santa Maria, pode-se afirmar que elas tiveram intensa participação nos acontecimentos políticos locais e, especialmente, naqueles assuntos concernentes aos interesses profissionais de seus companheiros. Essa participação é verificável com maior frequência na década de 1950. Nesse momento, aproveitando a convivência com mulheres representativas de outras categorias de trabalhadores, e também influenciadas pelos Partidos Comunista e Trabalhista, passaram a atuar na “União Feminina Santamariense”.

Para a época, essa entidade era considerada uma forma de organização bastante progressista e muitas vezes vista com desconfiança pelos setores mais conservadores da sociedade¹⁰⁷⁰. Somente em 1957, após terem acumulado experiência política e como decorrência da difícil situação dos ferroviários, devido à mudança de administração da empresa, é que fundaram o “Departamento Feminino da União dos Ferroviários Gaúchos”.

Do mesmo modo, além do compartilhamento das lutas profissionais de seus maridos, as mulheres dos ferroviários se destacaram nos assuntos de interesse comunitário. Assim foi, por exemplo, nas mobilizações para pressionar a VFRGS e o

¹⁰⁶⁸Conforme os comentários orais e o que consta em documentação, entre as tantas ações das mulheres, as mais comuns era o procedimento de engraxar os trilhos juntamente com os maridos, ou, ao longo das estações arremessarem baldes de excrementos humanos nas composições durante as greves. Sobre isso ver Beltrão (1979, p. 492) e “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 179-180).

¹⁰⁶⁹In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 180).

¹⁰⁷⁰Para o vereador Antônio Abelim (PSD), segundo consta em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata 126/57 (Cd - 78, 78 a, 79, 79 a, 80), “a União feminina Santa-mariense é uma entidade reconhecidamente extremista”.

poder público municipal e estadual em busca de melhorias da infraestrutura urbana das vilas e bairros onde residiam as famílias ferroviárias. Entre outras, no que tratava da precariedade de fornecimento de luz; na falta de água encanada e tratada, pois muitas dessas mulheres trabalhavam como lavadeiras para complementar a renda familiar, ou tinham que arcar com os cuidados das pessoas doentes em função das precariedades sanitárias.

Mas, foram nas passeatas e greves contra a carestia de vida que demonstram capacidade de organização e resistência na luta. Através de moções, abaixo-assinados e protestos evidenciavam para a população e autoridades constituídas os seus posicionamentos e reivindicações. Da mesma forma, utilizavam esses meios como instrumentos de pressão para a libertação dos ferroviários, quando detidos por ocasião das greves. Esses procedimentos caracterizavam um pouco daquilo que Arlette Farge¹⁰⁷¹ resume como “agitadoras notórias”, através de uma cultura política pronunciada desde o Renascimento. Isso porque, essas mulheres possuíam uma linguagem, sinais e representações próprias em relação às motivações da luta em que se inseriam, o que também era peculiar àquelas ligadas aos ferroviários brasileiros.

Nesse sentido, como exemplo das atitudes tomadas por essas mulheres, segundo um ofício remetido à Câmara de Vereadores de Santa Maria pela senhora Odith Saldanha, presidente da “Federação de Mulheres do Rio Grande do Sul”, foi lavrado um protesto contra a arbitrária prisão do ferroviário Clodomiro Ribas.

A União Feminina tem como um dos seus pontos de defesa, a luta contra a carestia, e estamos informadas de que o motivo que determinou a referida prisão foi a impressão de manifesto contra a pretensa majoração da carne; [...] O sr. Clodomiro Ribas, é esposo da secretária da União Feminina local, cabendo-nos a obrigação já por gesto de solidariedade de tomar medidas pela mais rápida libertação deste líder ferroviário; [...] Aproveitamos a oportunidade para comunicar à Câmara de Santa Maria, que em data de hoje, foram presas em carro com auto-falantes, sócias da União Feminina local, acompanhadas de seus filhos, estando o aparelho retido na repartição policial. Convém esclarecer que havíamos tirado o alvará para realização do referido trabalho¹⁰⁷².

¹⁰⁷¹In: DUBY, George e PERROT, Michele. **História das Mulheres – Do Renascimento à Idade Moderna**. Porto: Afrontamento, 1991, p. 553-572.

¹⁰⁷²Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício da Senhora Odith Saldanha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 set. 1953. Conforme Célia Rocha Calvo (1994), as expressões de solidariedade entre os ferroviários paulistas também eram muito comuns, especialmente quando ocorria a prisão de companheiros.

Em novembro de 1954 um “Memorial das Mulheres Ferroviárias” e demais donas de casa de Santa Maria, assinado por centenas de mulheres exigia do Prefeito, da Comissão Municipal de Preços (COMAP) e da Câmara de Vereadores “(...) o imediato congelamento dos preços na base de maio de 1954, dos seguintes gêneros de primeira necessidade: banha, arroz, feijão, açúcar, café, pão, leite, carne e batata inglesa”¹⁰⁷³, alimentos considerados indispensáveis nos lares dos trabalhadores. Segundo a presidente da “União Feminina Santamariense”¹⁰⁷⁴, senhora Maria Eugenia D. Canals esta era uma “entidade política, que une as mulheres na luta contra o alto custo de vida, pela paz e a felicidade”¹⁰⁷⁵.

Em 1957 a UFG passou a ter uma sede na Rua “Manoel Ribas”, próxima da estação férrea de Santa Maria. Nesse local, além das atividades normais da entidade passou a funcionar ali o Departamento Feminino. Em ofício remetido a Câmara de Vereadores, a senhora Eloá Souza Soares (1ª secretária) comunicou “(...) que em Assembleia das Esposas de Ferroviários realizada dia 5 do corrente na sede da Associação [clube social], foi fundada de acordo com o Artigo 13 letras A e I do Estatuto da UFG o Departamento Feminino da UFG, cuja Diretoria provisória ficou assim constituída: Presidente de Honra – Vereadora Helena Ferrari¹⁰⁷⁶; Presidente – Aristotelina Greskoviak, (...); Secretária Geral – Célia Zappe (...)”.

Essa atitude das esposas dos ferroviários pode ser considerada no âmbito da história gaúcha como uma das realizações pioneiras de organização política das mulheres, e aconteceu como forma de apoio, justamente no interior de um dos segmentos mais atuante do proletariado estadual. Além da maturidade política adquirida na efetiva participação comunitária e nos episódios das reivindicações profissionais de seus companheiros, muitas atuaram também na organização de “células” comunistas ou nos “centros cívicos trabalhistas”¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷³Idem. Memorial da União Feminina Santamariense. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, nov. 1954.

¹⁰⁷⁴Entidade localizada na Rua “Conde do Irajá”, no Bairro do Rosário, há época um dos espaços urbanos de grande concentração de famílias de trabalhadores operários.

¹⁰⁷⁵Idem. Ofício da Senhora Maria Eugenia D. Canals. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jun. 1956.

¹⁰⁷⁶ Professora, filha de ferroviário, primeira mulher vereadora de Santa Maria, sempre foi defensora intransigente dos ferroviários rio-grandenses, além de ferrenha nacionalista e trabalhista.

¹⁰⁷⁷Essa relação com o Partido Comunista acontecia em todo o Brasil. Como relata Corgozinho (1989, p.256-257-258), analisando o caso de Minas Gerais: “O comitê se reunia com os ferroviários e sua família para discutir a sua situação e juntos promoviam festas, quermesses, danças, etc. Criaram também uma associação dos ferroviários. Em Divinópolis o comitê possuía um jornal chamado ‘O Apito’, impresso em duas ou três folhas, escrito pelos seus membros. Era distribuído entre os ferroviários para estimular a

Atuando em conjunto com a “União Feminina Santa-mariense”, o “Departamento Feminino da UFG” levou adiante todas as bandeiras das causas que envolviam os interesses do proletariado local. Exemplo disso foi a luta empreendida pela abertura em Santa Maria do Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS), que contou com apoio permanente da Câmara de Vereadores. Serviço que com o tempo acabou se transformando num órgão de abastecimento de gêneros de primeira necessidade, destinado a atender aos trabalhadores da cidade e da região¹⁰⁷⁸.

Outro ponto defendido por essas mulheres era a extensão do direito de voto aos analfabetos, “a fim de possibilitar o pronunciamento real do eleitorado e não a manifestação de uma minoria, como no sistema atual”¹⁰⁷⁹. Mas, com a crise da VFRGS e o movimento militar de 1964 no Brasil, em função das perseguições sofridas pelos seus maridos, familiares e por elas próprias, acabaram praticamente esgotando essa participação política no cenário santa-mariense.

Conforme Possas (2001, p. 402), o “mundo ferroviário” não foi infenso às “provocações das novas relações interpessoais e de competências de gênero aceleradas diante das conjunturas da segunda Guerra e dos seus efeitos no Brasil (...)”. Para a historiadora, a presença feminina nos ambientes em que atuavam predominantemente homens, cujas atividades se caracterizavam pela virilidade, coragem, heroísmo e fidelidade, trouxe como elementos novos a sensibilidade e o afeto, que “passaram a moldar as relações de sociabilidade (...)”.

Fica, portanto, em aberto, uma necessária retomada desse assunto, que julgamos muito significativo, especialmente como questão de gênero da história do coletivo dessas mulheres, ou até mesmo sob o ponto de vista biográfico, envolvendo história de vida de muitas dessas personagens.

discussão sobre suas dificuldades”; “Os membros do comitê ferroviário realizaram também um trabalho junto às mulheres dos ferroviários. O pretexto usado para iniciar o contato com elas foram os santinhos: impressos pequenos contendo uma figura religiosa e uma mensagem ou oração. [...] A sugestão do comitê para as mulheres nos momentos das greves era de que toda a família deveria ajudar a paralisar os trens, organizando, por exemplo, acampamentos em cima da linha permanente para onde deveria se transferir toda a família”.

¹⁰⁷⁸Idem. Ofício do DEPARTAMENTO FEMININO DA UFG e UNIÃO FEMININA SANTAMARIENSE. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 ago. 1957.

¹⁰⁷⁹Idem. Ofício do DEPARTAMENTO FEMININO DA UFG - Senhoras Aristotelina Greskoviak e Célia Zappe. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 08 nov. 1957.

4.2.3 Os Ganhos Trabalhistas e Sociais

Entre os muitos assuntos que historicamente constaram na pauta das reivindicações dos ferroviários estavam aqueles que diziam respeito aos interesses de ordem trabalhista da categoria, como eram especialmente as leis que asseguravam vantagens pecuniárias e previdenciárias.

Depois das conquistas dos anos 20, que deram o impulso necessário ao fortalecimento profissional da categoria, bem como a projeção de amparo dos governos populistas durante os governos de Getúlio Vargas na década de 1930, em 1948, por exemplo, foi aprovada a Lei Nº. 302, de 28 de setembro, que regulava a situação de diversas vantagens auferidas pelos ferroviários no decorrer dos anos passados. Porém, considerando que o governo não cumpriu com o assegurado na norma, os ferroviários se valendo das suas antigas táticas de articulação, através de seus representantes e apoiadores no parlamento municipal de Santa Maria, conseguiram que a Câmara de Vereadores¹⁰⁸⁰ se dirigisse ao Governador do Estado, Presidente da Assembleia Legislativa e ao Diretor da Viação Férrea solicitando para que fossem regulamentados os Artigos Nº. 14, 15 e 17, e respectivos parágrafos. Segundo os missivistas, pois, “(...) tratam, respectivamente, das horas de trabalho diário e pagamento de horas extraordinárias, direito a diárias aos funcionários que por força de suas funções tenham que pernoitar fora da localidade em que tenham sede e publicação do almanaque dos ferroviários que trata da classificação dos servidores para fins de promoções”¹⁰⁸¹.

Ainda como decorrência do não cumprimento da lei acima referida, no ano de 1951 a Bancada Trabalhista de Santa Maria encaminhou uma “Moção” ao governador do Estado para que fossem “pagos aos servidores ferroviários, de conformidade com o que preceitua a lei (...)”. Além disso, que a VFRGS procedesse o pagamento das diárias de viagem correspondentes aos pernoites do pessoal fora de suas respectivas sedes, bem como fosse posta em execução a lei “(...) que estabelece o horário de serviço de seis (6) horas para os telegrafistas da Viação Férrea (...); regulamentação das horas de

¹⁰⁸⁰A partir de encaminhamento feito pelos vereadores Waldemar Rodrigues da Silva, Luciano Martins de Castro e Luiz Ferretti (**Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 nov. 1949).

¹⁰⁸¹Idem.

trabalho dos guardas e rondas da Viação Férrea, de conformidade com a lei vigente, ou seja, oito (8) horas de serviço diário, ou noventa e seis (96) horas por ciclo”¹⁰⁸².

Noutro exemplo, o secretário Annibal di Primio Beck, das Obras Públicas, informou ao Governador do Estado sobre o anseio dos ferroviários para que “(...) os servidores da Viação Férrea, de imediato, [passassem] a perceber as vantagens previstas na Lei Nº. 920, bem assim, sejam efetivados os abonos de emergência aprovados pela Assembleia Legislativa e sancionados por esse Governo”. No mesmo expediente, também era tratado o assunto da reestruturação do quadro de pessoal, que viria a acontecer no ano seguinte¹⁰⁸³.

Outro tema muito debatido na Câmara de Vereadores de Santa Maria foi o reaproveitamento de ferroviários pracinhas, que ao retornarem da Segunda Guerra Mundial desejaram voltar às atividades na VFRGS. Contudo, não foram mais aceitos pela alegação de que a empresa vivia um momento de recessão e de necessidade de corte de custos, “em virtude da grave situação financeira por que atravessa a Rede”. Por isso, estava descartada a abertura de vagas chamadas de “manual” ou “operária”¹⁰⁸⁴.

Esse assunto, inclusive, chegou à alçada do Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes – Chefe do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA) – por meio de convite para que comparecesse em Santa Maria, feito pela vereadora Helena Ferrari Teixeira considerada a porta-voz dos anseios dos ex-pracinhas em Santa Maria. Esta vereadora convidou aquela autoridade para uma reunião com a Câmara e Associação dos Ex-Combatentes local, a fim de que fosse estudada a situação de expedicionários desamparados, que incluíam muitos ferroviários¹⁰⁸⁵.

¹⁰⁸²Ibidem. Em 21/05/1951. Ver também: Ofício da Direção da VFRGS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 set. 1953. Nesse documento a Direção da Viação Férrea responde à Câmara de Vereadores de Santa Maria sobre as “DIÁRIAS DE VIAGENS”, sobre requerimento dos vereadores Luciano Martins de Castro e Helena Teixeira Ferrari referente a pernoites fora da sede, de maquinistas, camareiros, bagageiros, guarda-freios, foguistas e outros servidores da Rede, os quais não vinham percebendo tais direitos (estipulado pelo art. 14, da Lei 302, de 28.09.1948); De acordo com a empresa, tal lei já havia sido substituída pelas Leis Nº. 1750 (22/02/1952 – Novo Quadro do Pessoal) e Nº. 2061 (de 13/04/1953 – Novo Estatuto); “(...) possivelmente foram os mesmos mal informados ao formularem a indicação de que trata, porquanto o assunto focalizado foi devidamente regulamentado por esta Diretoria, através da Portaria nº D/12, de 12 de novembro de 1951(...)” (Portaria publicada no Boletim de Pessoal Nº. 37/1951).

¹⁰⁸³Iidem. Ofício do Secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 jan. 1952 (Em resposta à manifestação da Câmara de Vereadores de Santa Maria sobre tal assunto).

¹⁰⁸⁴Iidem. Ofício do Secretário de Governo do Rio Grande do Sul - Sr. Ney Brito. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 31 jul. 1953.

¹⁰⁸⁵Iidem. Ver ofício do Mal. Mascarenhas de Moraes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 jul. 1954. Essa demanda persistiu por vários anos, e além de contar com a interferência de políticos locais e

Independente de questões não solucionadas, vários outros assuntos também ganharam dimensão nas tratativas de interesse profissional dos ferroviários. Assim foi o caso do ofício assinado por vários ferroviários, entre eles o vereador Mathias Salathiel Fernandes, em que a Câmara de Vereadores de Santa Maria se dirigiu ao Diretor da Viação Férrea para encaminhar “um protesto pela última classificação feita aos operários de oficinas, enquadrando-os na referência *cinco*”. A justificativa dos proponentes era o fato de existir grande número de operários das oficinas que exerciam as funções de artífices, não sendo promovidos a esses cargos por não lhes facultar a Lei Nº. 1750, de 22 de fevereiro de 1952, mesmo que muitos já contassem com mais de vinte anos de serviço prestados à ferrovia, e além de tudo possuíam família numerosa a sustentar.

Na ótica dos autores do ofício, “(...) nesta época, quando tudo sobe assustadoramente não possibilitam, como deviam possibilitar, os responsáveis por este estado de coisas, melhor [es] salários para a manutenção das esposas e filhos desses mesmos operários que tudo têm dado de si, pela grandeza da Viação Férrea, do Rio Grande do Sul e do Brasil”¹⁰⁸⁶.

Por outro lado, independente de existir certo grau de consideração governamental e da autarquia ferroviária para com os ferroviários e suas entidades representativas, é inegável que a pressão política advinda das câmaras municipais dos principais núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul constituía um apoio fundamental. Tomamos como exemplo a ponderação do Diretor Presidente da VFRGS ao tratar sobre o “PAGAMENTO DE VANTAGENS AOS FERROVIÁRIOS”, a partir da pressão da Câmara de Vereadores de Santa Maria, que por unanimidade havia hipotecado solidariedade à “União dos Ferroviários Gaúchos” e à classe ferroviária em geral¹⁰⁸⁷.

Como resultado dessa posição, e certamente de várias outras atitudes semelhantes de Câmaras de Vereadores de núcleos ferroviários, o Diretor da VFRGS, Odilon Dauth Filho, requereu urgentes medidas do governo estadual para obter créditos federais de Cr\$ 82.628.199,40 devidos a Rede; colocar à disposição da “União dos Ferroviários Gaúchos” o Escritório de Representação no Rio de Janeiro para acompanhar na capital a tramitação desse processo de pagamento, a partir da

estaduais, tornou-se também uma bandeira das entidades políticas dos ferroviários. Mas, com a federalização da VFRGS em 1957, ao que consta, o assunto caiu no esquecimento.

¹⁰⁸⁶Idem. Ofício de vários senhores e do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 out. 1953.

¹⁰⁸⁷Devido aos benefícios assegurados em lei, conferidos pela Lei Nº. 2.148, de 19/11/1953, e sua execução suspensa pela Lei Nº. 2.368, de 01/07/1954.

designação de um membro da entidade para esse fim; e examinar outras providências sugeridas pela UFG¹⁰⁸⁸.

Além da defesa dos funcionários ferroviários em atividade, também os aposentados recebiam a atenção dos representantes da “classe” que atuavam nas esferas públicas dos poderes legislativo e executivo. Nesse caso, um dos assuntos mais comuns era o atraso no pagamento de salários e pensões, fato que em determinados momentos se estendeu por meses, situação agravada pelo valor defasado dos mesmos¹⁰⁸⁹. Sobre isso o Diretor da Divisão de Pessoal do Ministério da Viação e Obras Públicas, em resposta à correspondência oriunda da Câmara de Vereadores de Santa Maria, enviada ao Presidente da República, determinou ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) o “pagamento de vinte e dois meses atrasados, conforme a Lei nº 2148, devido aos servidores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (...)”¹⁰⁹⁰.

Como decorrência das seguidas transformações sofridas na administração da VFRGS a partir de 1952, como aconteceu com a emissão de novos “quadros de pessoal” e “estatutos” que visaram facilitar o enquadramento dos servidores nas diferentes funções da empresa, e principalmente adequar os salários à realidade inflacionária do país, aprovada a federalização em 1957 se fizeram ainda mais contundentes as pressões de todos os lados, no sentido de manutenção de direitos e vantagens dos ferroviários¹⁰⁹¹.

Em relação a isso, veja-se o exemplo de pressão feita pela Câmara de Vereadores de Santa Maria, ao enviar ao Governador do Estado e ao Diretor da Viação Férrea “uma moção no sentido de entrar em execução, imediatamente, o novo Quadro de Pessoal da

¹⁰⁸⁸Idem. Ofício do Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 fev. 1956.

¹⁰⁸⁹Em relação a esse assunto, ver os ofícios da Vereadora Helena Ferrari Teixeira de 11 e 16 /03/1957 (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 e 16 mar. 1957).

¹⁰⁹⁰Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Senhor Cléo Alvarenga Pinto. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 abr. 1957. Sobre esse assunto ver também o Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob, que solicitou a Casa encaminhar aos líderes de bancada na Assembleia Legislativa – “(...) um veemente apelo (...) para que seja votada e aprovada (...) a suplementação da verba de dois milhões de cruzeiros, (...) destinada ao pagamento da diferença de proventos a que fizeram jus, os inativos da Viação Férrea”, porque em Santa Maria havia um grande número de aposentados que há mais de um ano aguardava uma solução, cuja regularização “virá por certo desaforar a injustificável e desumana situação em que se encontram, pois esses velhos servidores da nossa ferrovia, merecem uma melhor atenção, um melhor amparo”. (**Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 nov. 1952).

¹⁰⁹¹Veja-se os exemplos em relação à própria federalização. Como o ofício dos vereadores Euclides Gonçalves [engenheiro ferroviário] e outros da Câmara de Vereadores de Santa Maria, que desejavam que a Casa se dirigisse telegraficamente ao Presidente da Assembleia Legislativa e a todos líderes de bancada, para que “que venham rejeitar o projeto de Lei oriundo do Executivo Estadual, que autoriza o Estado a entregar a Viação Férrea à União”. Da mesma forma, “protestos contra o pedido feito, pelo Sr. Governador do Estado, de intervenção federal imediata na ferrovia gaúcha”. Seguem também vários ofícios da vereadora da Helena Ferrari Teixeira, do ano de 1957, com o mesmo teor.

V.F.R.G.S., independente da assinatura [aprovação] do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas (...)¹⁰⁹².

Entre os tantos reflexos da federalização da VFRGS, ainda em 1957 aconteceu o desmembramento da CAP dos ferroviários, que segundo Nelson Francisco Leite, Diretor Substituto do Departamento Nacional de Previdência Social foi transformada em dois institutos, respectivamente de aposentadoria e pensões. Segundo as palavras desse diretor:

(...) a fusão das Caixas, da qual resultou a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos, visou, justamente, dar uma estrutura econômica mais sólida às pequenas instituições, agrupando-as em um único organismo, possibilitando, assim, uma situação financeira mais equilibrada, não havendo prejuízo para os segurados, uma vez que nenhuma alteração sofreram os planos de benefícios das extintas Caixas, os quais foram inteiramente mantidos no novo órgão (...). Existindo, todavia o projeto de lei Nº. 102/56 transitando no Congresso Nacional, visando desmembrar a Caixa única em duas instituições, isto é, a CAP dos Ferroviários e a CAP dos Empregados em Serviços Públicos (...) cumpre aguardar-se a conclusão final da tramitação do projeto em causa¹⁰⁹³.

Juntamente com as vantagens trabalhistas, uma série de benefícios adicionais foram alcançados pelos ferroviários gaúchos, como fruto das suas mobilizações e pela capacidade de barganhar da categoria. Dessas articulações junto às autoridades resultaram as vantagens que denominamos de “sociais”, em função do caráter assistencial complementar a que se destinavam. Muitas vezes esses benefícios acabaram por agregar valores ao padrão de vida dos ferroviários, porque não constituíam obrigação legal. Era, em verdade, importante *plus* obtido, resultado da força de mobilização do coletivo profissional, do poder de pressão junto às autoridades “comprometidas” politicamente com esses trabalhadores e também como decorrência dos espaços de cidadania que haviam conseguido solidificar.

Exemplos dessas “vantagens” destacavam-se as facilidades para financiar a construção de suas moradias, através de benefícios nas tarifas do transporte de

¹⁰⁹²Idem. Ofício dos Vereadores Soel Maciel de Oliveira e Euclides Gonçalves. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 jun. 1957. Tanto é que em agosto desse mesmo ano o Secretário do Governador, senhor Favorino B. Mércio informava sobre a aprovação do novo Quadro de Pessoal da Viação Férrea, conforme Portaria Nº. 512, de 29 de junho de 1957, emitida pelo Ministro da Viação e Obras Públicas (Idem. Ofício do Secretário Favorino B. Mércio. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 21 ago. 1957).

¹⁰⁹³Idem. Ofício do Diretor Substituto do DEPARTAMENTO NACIONAL DA PREVIDÊNCIA SOCIAL – DIVISÃO DE RECURSOS HUMANOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 out. 1957.

materiais feito pela VFRGS; de condições diferenciadas de financiamento bancário junto à Caixa Econômica Federal e empréstimos levantados junto a CAP, que igualmente financiava a compra de terrenos individuais ou para a construção de vilas operárias. Em relação a isso, em 1950, os vereadores representantes dos ferroviários na Câmara de Vereadores de Santa Maria encaminharam telegrama ao Presidente da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários e dos Serviços Públicos do Rio Grande do Sul (CAPFESP/RS). O texto apresentava congratulações pela obtenção no Ministério do Trabalho de verba necessária para as construções e aquisições de casas para servidores ferroviários e cooperativistas residentes em Santa Maria¹⁰⁹⁴.

Da mesma forma, outras vantagens sociais podiam ser os abatimentos de 75% do valor das passagens concedidos nas passagens dos trens aos familiares de ferroviários e dos cooperativistas da COOPFER, já que os titulares, por serem funcionários da VFRGS possuíam o chamado “passe livre”. Os abatimentos valiam para os casos de transferências de uma cidade para outra, doenças ou morte de familiares. E também nos períodos de férias, quando as famílias se dirigiam às colônias de férias da VFRGS, na praia e na serra, ou para acampamentos junto a diversos rios do Estado. Desse modo, milhares de famílias podiam desfrutar de períodos regulares de descanso, sem que o orçamento fosse afetado consideravelmente.

Aproveitando as regalias conseguidas pelos servidores ativos, muitos vereadores e deputados estaduais gestionaram, por diversas vezes, junto à direção da VFRGS para que também os aposentados pudessem se valer dessa conquista, o que de fato acabou acontecendo¹⁰⁹⁵. Assim, em 1952, José Marques da Rocha, ex-prefeito de Santa Maria e deputado estadual pelo PSD, informou à Câmara de Vereadores sobre o projeto de lei de autoria de Helmut Closs que previa redução “nas passagens da Viação Férrea

¹⁰⁹⁴Idem. Ofício dos Vereadores Waldemar Rodrigues da Silva e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º jun. 1950. A esse respeito, conforme depoimento oral do Dr. Homero Braga, advogado trabalhista de grande inserção no meio ferroviário, e ex-superintendente da previdência social na cidade de Santa Maria, a CAP financiou nessa cidade mais de 1000 moradias aos ferroviários ao longo do seu funcionamento. Também sobre esse assunto das moradias, o senhor Adail Moraes, Secretário do Governo da Secretaria de Governo do Rio Grande do Sul, informava em 1955 à Câmara de Vereadores de Santa Maria sobre a liquidação de débitos da Viação Férrea para com a Caixa Econômica Federal, de recursos descontados em folha de seus funcionários. Em seu expediente, tratava sobre as consignações de empréstimos contraídos por servidores da ferrovia, para que fossem liquidadas as dívidas dos mesmos, e assim possibilitado o fornecimento de novos financiamentos (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Senhor Adail Marques – SECRETARIA DE GOVERNO DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 jun. 1955).

¹⁰⁹⁵Sobre esse assunto, ver entre outros, respectivamente os ofícios do Vereador Luciano Martins de Castro e do Secretário da Presidência da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 jun. 1951 e 03 out. 1952).

destinadas aos servidores aposentados da Cooperativa dos Empregados da V.F.R.G.S.”¹⁰⁹⁶.

Além disso, foram comuns os pedidos de extensão de abonos concedidos a outras categorias, especialmente aqueles do período de natal, ou os de “família”, que contemplavam, por exemplo, os militares e demais funcionários do quadro civil. Em 1952, o vereador Fermino Ventura dos Santos solicitou que a Câmara de Vereadores de Santa Maria se dirigisse ao governador do Rio Grande do Sul, aos líderes de bancadas na Assembleia, e de modo particular ao Deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira, no sentido de que fosse “estudada a possibilidade [de] ser o abono de família percebido pelos ferroviários e funcionários estaduais equiparado ao que percebem os funcionários federais”¹⁰⁹⁷.

Outros assuntos também eram encaminhados via Câmara de Vereadores de Santa Maria e Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, como aqueles sobre assistência médica da CAP e seguro de vida e de invalidez administrados pela VFRGS. Estes benefícios constituíam uma forma de complementar os demais pecúlios organizados pelos próprios ferroviários através de suas entidades. Contudo, nem sempre a VFRGS conseguiu manter suas obrigações para com as seguradoras. Como ocorreu em 1958, quando o Administrador Federal da VFRGS, Cel. Antonio Negreiros de Andrade Pinto se dirigiu à Câmara de Santa Maria para justificar as razões sobre o pagamento de seguros em atraso da companhia “Eqüitativa”, há mais de um ano¹⁰⁹⁸.

Além dos seguros que deixavam de ter solução de continuidade, também certas precariedades passaram a afetar a prestação dos serviços médicos aos ferroviários, já que a Casa de Saúde de Santa Maria mesmo sendo uma referência para os atendimentos mais complexos não atendia os casos mais simples, que cabiam aos convênios firmados com outras instituições de saúde no Estado. Em relação a isso, a vereadora Helena Ferrari Teixeira solicitou que a Câmara de Vereadores de Santa Maria se dirigisse ao Ministro do Trabalho para que fosse “estendida às pensionistas da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários a assistência médica, em virtude de

¹⁰⁹⁶Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Deputado José Marques da Rocha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 mai. 1952.

¹⁰⁹⁷Idem. Ofício do Vereador Fermino Ventura dos Santos. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 dez. 1952. Ver também ofício de 18/07/1958, do mesmo vereador, tratando para que “sejam efetuados os pagamentos dos ferroviários aposentados, em atraso há três (3) meses, e dos úteis servidores da gloriosa Brigada Militar que há mais de quatro (4) infundáveis meses não recebem seus salários”.

¹⁰⁹⁸Idem. Ofício do Cel. Antonio Negreiros de Andrade Pinto – PAGAMENTO DE SEGUROS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 jun. 1958.

deixarem de perceber a referida assistência quando mais necessitam, já que, como pensionistas, percebem escassa pensão e não dispõem de recursos para tal fim”¹⁰⁹⁹.

Entre tantos pedidos, marchas e contramarchas que envolveram a crise e posterior federalização da VFRGS, em todos os momentos os representantes no parlamento e no executivo, eleitos com o apoio da categoria, de uma forma ou de outra encaminharam as demandas dos ferroviários. Mesmo que muitas vezes isso ficasse apenas nas intenções.

Boas intenções realmente não faltaram. Já em 1952 o governo do Estado do Rio Grande do Sul informava aos ferroviários, em consideração à vontade expressa através de seus representantes na Câmara de Vereadores de Santa Maria, de que: “(...) caso a Viação Férrea venha a passar para o domínio federal, sejam assegurados todos os direitos e vantagens aos atuais servidores daquele órgão”. Posição que expressava “exatamente o pensamento do Governo do Estado, que tudo fará para que sejam preservadas as conquistas da operosa classe”¹¹⁰⁰.

Contudo, o decorrer do tempo, na sucessão dos fatos, acabou demonstrando o lento desmantelamento das bases assistenciais da categoria dos ferroviários em todo o país, e em especial no Rio Grande do Sul, cuja estrutura era até então reconhecida como exemplar.

¹⁰⁹⁹Idem. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 09 mai. 1958. Esse assunto, em verdade, já vinha se prolongando há muito tempo, como se pode perceber no ofício de 28/03/1953, da mesma vereadora, quando fez apelo ao Governo Federal para liquidar dívida para com a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e dos Serviços Públicos do RS (Cr\$ 67.000.000,00), e da mesma forma ao Governo do Estado, da dívida da Viação Férrea para com a CAP (Cr\$ 97.000.000,00), que no total somava 164 milhões de cruzeiro. Nessa época funcionava precariamente em Santa Maria os serviços médicos do SAMDU (Serviço de Atendimento Médico Domiciliar de Urgência) e a Clínica Ferroviária, que, no entanto, não comportavam o aumento de demanda.

¹¹⁰⁰Idem. Ofício do Secretário de Governo do Rio Grande do Sul – Ney Brito. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 out. 1952.

5 NOVA REALIDADE PROFISSIONAL

Este último capítulo tem por intenção refletir sobre a conjuntura política e econômica brasileira da década de 1950, visando compreender a nova realidade profissional dos trabalhadores ferroviários gaúchos. Os quais após décadas de lutas em prol da valorização de sua profissão e da conquista de condições dignas de sobrevivência social, nos vários espaços onde atuaram e interagiram com outros segmentos profissionais e sociais, experimentaram nesse período uma etapa de transição¹¹⁰¹.

Transição que se deu sob o ponto de vista das condições de atuação e desempenho laboral, mas também no que diz respeito à manutenção do reconhecimento público da profissão e da força política do coletivo profissional, o que também influenciou no desempenho de suas várias iniciativas mutuais.

Os anos da década de 1950 foram particularmente difíceis para os trabalhadores do Brasil, em função da conjuntura econômica que combinou maciços investimentos externos, especulação financeira e processo inflacionário. Se, por um lado, despontava a visão de modernização do parque industrial brasileiro, com destaque aos setores extrativos e de produção de bens, por outro lado, as oportunidades de trabalho tornavam-se restritas, como decorrência da modernização dos processos produtivos, o que afetava diretamente o acesso ao emprego e o sustento das famílias proletárias.

Além do foco anticomunista que persistia de modo intenso no país, também iniciou a debilitação do trabalhismo centrado nas concepções de governo de Getúlio Vargas¹¹⁰². Afora seu governo entre 1951 e 1954, que se caracterizou por uma série de ambiguidades e contradições, cujas pressões forçaram o presidente a buscar

¹¹⁰¹No momento, década final do século XX e anos iniciais do XXI, diz respeito à “precarização” do mundo do trabalho tradicional, centrado na possibilidade de atuação laboral através de um emprego em determinada empresa e campo profissional. Naquela época, especialmente na maior ou menor oferta de emprego, determinada pelas inversões externas de capitais na constituição de empresas, do que eram geradas as vagas de trabalho, ou de sua redução. Sobre isso, ver Cano (1995), Cattani (1991) e Sorj (2000).

¹¹⁰²Como comparação, na realidade proletária da América Latina, ver o texto de Louise M. Doyon (1984) que apresenta a situação argentina na época do peronismo (1946-1955).

sustentação política no proletariado e em alguns setores da burguesia, a derrocada do trabalhismo político começou a apresentar seus primeiros sinais¹¹⁰³.

Sinais que afetariam em cheio aos setores populares melhor organizados e atuantes, como foi o dos ferroviários em todo o Brasil. A questão principal deixou de ser as benesses trabalhistas, que estavam asseguradas há muitos anos. Nesse momento, além da persistência da inflação que corroía os salários e fazia com que greves se alastrassem em todo país, os ferroviários por seu lado se destacavam por paralisar setores vitais da economia. Então, o fator modernização e a diversificação dos transportes passaram a ser pontos-chaves do que estava para acontecer.

A perspectiva de prioridade aos transportes rodoviários tinha como meta modernizar o sistema de circulação econômica no Brasil, mas também de neutralizar a força dos trabalhadores ferroviários¹¹⁰⁴. A dinâmica estabelecida pelo capital externo exigia medidas nesse sentido, o que não era mais novidade desde os anos da década de 1920. Isso explica o porquê das incisivas acusações contra os trabalhadores do setor de transportes do país, taxados como comunistas e responsáveis pelos desdobramentos negativos da economia, pois as constantes paralisações afetavam igualmente os interesses do capital externo invertido no Brasil.

Para Bosi (2001, p. 305) as posições dos “liberais” de 1930 continham em si um endurecimento do modelo comtiano para as horas de crise, especialmente para conter os grupos rebeldes da sociedade civil. Grupos como eram vistos, à época, os comunistas e integralistas que tentaram abalar a ordem e o poder responsável pelo projeto modernizante no país. Segundo o autor, “nas conjunturas de folga, a cooptação paternalista houve-se com eficácia e estreitou as relações entre os sindicatos e os aparelhos executivos e judiciários do Estado que marcaram fundo o nosso modelo trabalhista. Modelo que, no final das contas, acabou sendo o modo de ser do nosso capitalismo, sobretudo nos maiores centros urbanos”¹¹⁰⁵.

Com o apoio da burguesia e do proletariado, pode o governo que se instituiu a partir de 1930 conter reações, e em troca gerir a transformação do desenvolvimento capitalista brasileiro de acordo com a ótica dos interesses da burguesia liberal. Mas ao

¹¹⁰³Sobre isso, ver a análise de Bodea (1992, p. 144-146) e D’Araújo (1992, p. 36-41).

¹¹⁰⁴E também dos trabalhadores marítimos, já que até então a integração entre ferrovias e portos era determinante para o desenvolvimento do país.

¹¹⁰⁵Ibidem.

proletariado restaram as medidas ditas populistas¹¹⁰⁶, contudo, segundo Quadros (2002, p. 25), ter sido significativa “a participação de operários, camponeses, empregados, funcionários e outras categorias de assalariados no processo político”.

Já conjuntura depois de 1945 mesclou intenções de manutenção do nacionalismo econômico construído pelo *varguismo* e as aspirações das correntes políticas liberais, cujos expoentes, pressionados pelo capital estrangeiro, optaram em “abrir” o país às maciças inversões externas. Nesse contexto, o receio comunista continuava a ser o elemento ideológico mais importante a ser considerado pelas “classes conservadoras”, servindo como justificativa para o controle de quaisquer reivindicações sociais.

No intuito de impedir o avanço de tal ideologia, num país de tantos contrastes, por ser altamente concentrador de renda e tecnologicamente atrasado, tanto os trabalhistas quanto os liberais optaram pelo viés da modernização da estrutura produtiva. Porém, se a economia conseguiu avançar atendendo aos interesses da burguesia nacional e do capital internacional, por outro lado foram mantidas as restrições ao consumo popular e aconteceu a diminuição da oferta de empregos em muitos setores.

A dependência externa do Brasil em relação à implantação de novas tecnologias também acabou afetando o poder público, nas suas diferentes esferas. Situação gerada pela ineficiência administrativa, alta carga de procedimentos burocráticos, corrupção e descontrole de gastos, elementos que faziam parte da *cultura* dos aparelhos de Estado há muitas décadas. Assim, a versão de *Estado-paternalista*, em contraposição às exigências do *Estado-empresário*, afetou diretamente as autarquias governamentais, o que de certa forma desmantelou a tutela populista e os meios de cooptação das massas trabalhadoras [**grifos meus**].

No Rio Grande do Sul, paradoxalmente, a empresa que representava pujança e ao mesmo tempo fator crítico, colocando o Estado em dificuldades havia anos, foi a

¹¹⁰⁶Segundo Peter Worsley (In: Tabak, 1973, p. 31-32), ao tratar do *conceito de populismo*, “para a maioria dos estudiosos, a questão da possibilidade de generalizar o termo ‘populista’ até agora não representou em absoluto problema, já que quase todos eles eram especialistas que empregaram o vocábulo de forma discreta para referir-se, simplesmente, aos movimentos particulares que ocorreram em sua região e em sua época. Eis aqui os principais grupos de movimentos para os quais se usou corrente, e talvez arbitrariamente, o termo: a) o movimento *norodnik* russo da segunda metade do século XIX (e alguns outros movimentos da Europa oriental); b) movimentos norte-americanos das regiões rurais do Sul e Oeste, em fins do século XIX; c) certos movimentos, e inclusive certos tipos de Estados, contemporâneos, nas regiões não comunistas da África, Ásia e América Latina. Um uso ainda mais amplo, d) torna o vocábulo extensivo não só a movimentos organizados completos, mas também a determinados elementos em organizações, movimentos e ideologias de toda e espécie em que se dá ênfase à noção de ‘vontade do povo’ e ao contato popular direto com os líderes políticos.

Viação Férrea, cujo funcionamento demonstrou-se predominantemente deficitário ao longo de sua história. Entre os motivos para tal estavam àqueles ligados aos interesses da máquina política do Estado, tanto para atender as “classes produtoras” quanto às constantes reivindicações corporativas de seus servidores.

Mesmo não tendo sido propósito dessa pesquisa um estudo pormenorizado da crise da ferrovia gaúcha, a compreensão de alguns de seus fatores pode esclarecer as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores ferroviários a partir dos anos 50, razão principal da maior atuação política do grupo profissional. Isso, porque no decorrer dos anos entre 1945 e 1957 os ferroviários tiveram que se posicionar solidariamente frente à débâcle da VFRGS. Inclusive, tendo que se adequar a uma nova situação funcional como servidores da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), o que trouxe muitas incertezas ao cotidiano desses trabalhadores.

Nesse sentido, a guisa de reflexão, analisamos a situação de funcionamento da Viação Férrea do Rio Grande do Sul no meio do turbilhão que afetou o país nesse período, considerando-se às exigências de modernização tecnológica, presteza operacional, recursos de infraestrutura, e, ao mesmo tempo, a manutenção de postos de trabalho e salários compatíveis às necessidades dos seus servidores. Porque, o setor ferroviário era um dos que mais disponibilizava vagas para a força de trabalho existente no Brasil, até meados do século passado.

Motivos que por si só não foram os maiores responsáveis por não ter a VFRGS conseguido enfrentar os desafios da modernização em curso naquele momento, como bem demonstravam os estudos técnicos. Mas, serviram eles como as principais justificativas para explicar tal crise, quando na realidade a questão era estrutural, especialmente em função dos novos arranjos da economia mundial do pós-guerra¹¹⁰⁷. Como coloca Antunes (2003, p. 31), de “um intenso *processo de reestruturação da produção e do trabalho*” [grifo do autor].

Na época, orientada pela visão populista de governo, a redução do número de trabalhadores do setor ferroviário era medida considerada herética. Da mesma forma, em função dos “compromissos” com as “classes produtoras”, mexer nos privilégios tarifários significava traição política¹¹⁰⁸. Assim, qual governo teria coragem para enfrentar

¹¹⁰⁷Aquilo que Antunes (2003, p. 29-34) analisa como “dimensões da crise estrutural do capital” (título do cap. II), especialmente no item “a crise do taylorismo e do fordismo como expressão fenomênica da crise estrutural”.

¹¹⁰⁸Sobre o populismo no Rio Grande do Sul, ver Bodea (1992, p. 189-209).

o problema de frente, encarando os diferentes interesses e realizando a otimização operacional?

5.1 A Retração do Populismo e a Crise Ferroviária

Com a situação tornando-se insustentável, a partir dos anos 50 essa realidade começou a ser publicizada para a sociedade gaúcha. As dívidas se acumulavam e vários compromissos assumidos pela autarquia não eram cumpridos. O governo estadual, mesmo procurando amenizar a situação com aportes financeiros, não conseguiu manter um fluxo constante de caixa para manter uma prestação de serviços razoáveis na VFRGS. Os recursos para tal eram de grande monta, e o governo federal, sucumbindo às pressões do capital internacional, não cumpria efetivamente com suas obrigações de modernização do setor ferroviário.

Um ofício encaminhado pelo Governador Ernesto Dornelles à Câmara de Vereadores de Santa Maria, no ano de 1952, tratando do assunto da liquidação da dívida da Viação Férrea do Rio Grande do Sul para com a Cooperativa dos Empregados, dá-nos uma amostra dos anos difíceis dessa década enfrentados pela empresa estatal gaúcha. Dizia a autoridade, no intuito de empregar esforços para sanar a situação, que “(...) o atual Governo vê nesse débito problema da mais alta gravidade e decorrente da situação financeira daquele órgão”¹¹⁰⁹.

Considerando-se os acontecimentos posteriores ao final da Segunda Guerra Mundial, cuja recessão assolou o mundo e fez acirrar a competição internacional de mercados consumidores, o Brasil se viu numa situação bastante complicada. Como aliado dos Estados Unidos teve que abrir mão da política nacionalista dos anos anteriores, passando a se adequar às injunções da Guerra Fria¹¹¹⁰. Como pondera Bodea (1992, p.162): “O governo Dutra aderira com entusiasmo à Guerra Fria e interrompera as linhas mestras da política econômica varguista anterior a 1945”.

¹¹⁰⁹CÂMARA DE VEREADORES DE SANTA MARIA. Ofício do Governador Ernesto Dornelles. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 jan. 1952.

¹¹¹⁰O texto intitulado a “ERA DE OURO” de Hobsbawm (2001, p. 223-390) traz uma série de elementos contextuais da situação mundial após 1945, com destaque aos itens “Guerra Fria” e “O Terceiro Mundo”.

Teve, assim, por deferência de uma política liberal, que favorecer a entrada de capitais externos para poder dar vazão à modernização de seu parque industrial. Abria-se com essa medida a possibilidade de novos postos de trabalho a uma população urbana que aumentava vertiginosamente a cada década¹¹¹¹. Contudo, tendo que arcar com juros elevados de uma dívida externa que foi sempre crescente, e que trouxe como resultado a desvalorização da moeda nacional, as ações governamentais afetaram tanto o empresariado quanto o proletariado, através da chamada “recessão econômica”.

Para os trabalhadores da VFRGS, o reconhecimento da maior autoridade gaúcha, conforme o anunciado anteriormente, que havia gravidade nas dívidas acumuladas pela autarquia, foi o sinal de que as relações amistosas de longa data, iniciadas ainda no governo Borges de Medeiros, e que haviam assegurado à categoria muitas vantagens profissionais e sociais, estavam na sua fase de saturação.

Tanto as condições de trabalho na empresa, quanto as garantias trabalhistas, que deram certa estabilidade profissional e familiar aos ferroviários, passaram a ser preocupações constantes. As transformações vividas pelo país, em especial depois da morte de Getúlio Vargas, as quais trouxeram instabilidade social e política, atingiram em cheio a categoria dos ferroviários em todo o Brasil, cujo número de trabalhadores era dos mais expressivos no conjunto do proletariado.

Como a viabilidade da VFRGS não dependia somente da sua gestão, cuja autonomia era apenas relativa, exercida no espaço que dizia respeito apenas aos serviços, ficou sempre na dependência da boa vontade do estabelecimento de políticas governamentais para o setor e na definição de recursos orçamentários via Parlamento.

Enquanto houve preocupação com a proteção da economia nacional, até meados da década de 1940, os recursos para reaparelhamento e investimentos no setor ferroviário brasileiro foram estendidos para as empresas ferroviárias, que nessa época, em sua grande maioria, estavam arrendadas aos Estados da federação, o que propiciou a manutenção dos serviços com boa qualidade.

Porém, a partir do governo do presidente Eurico Gaspar Dutra a situação mudou muito, pois além de continuarem os privilégios históricos de tarifas diferenciadas para

¹¹¹¹Sobre isso, Skidmore (1976, p.117-133) analisa as “Fórmulas Para o Crescimento” do país, como sendo a neoliberal, a desenvolvimentista-nacionalista e a nacionalista radical, mas que, contudo, o governo Vargas de 1951/1955 valeu-se de uma fórmula mista, contemplando politicamente as três possibilidades. Na prática, o país convivia com a dicotomia ortodoxia-nacionalismo econômico.

alguns setores da economia, além de certas benesses ao seu próprio pessoal, os recursos para investimentos foram escasseando, devido à desvalorização monetária e priorização de outras obras consideradas necessárias ao processo de modernização do país.

No Rio Grande do Sul, os sucessivos governos após 1945 tiveram que enfrentar essa situação decorrente da conjuntura nacional. Sendo a VFRGS a sua maior autarquia, a empresa igualmente foi afetada pela abertura externa do país e pela desvalorização cambial. Tendo que fazer frente a várias prioridades de investimentos, como os do setor viário rodoviário e de produção de energia, as administrações do Estado não conseguiram deter o colapso da empresa que se demonstrou objetivamente no decorrer da década de 1950.

No ano de 1945, no mês de agosto, era noticiado que o governo federal destinaria 1 bilhão de cruzeiros a VFRGS, recurso para o reaparelhamento completo da empresa. Segundo a Revista Ferroviária (1945, p. 392), reproduzindo artigo do jornal gaúcho *Correio do Povo*,

[...] a *Viação Férrea* precisa de um esforço gigantesco e decidido esforço de coragem e de energia através do qual se coloque, efetivamente, na altura de bem desempenhar o papel que lhe cabe na economia do Estado. Os paliativos não cabem mais. Se os poderes públicos assegurarem os meios financeiros indispensáveis e se as obras de correção de velhos defeitos de ampliação da produtividade das linhas atuais e de construção das variantes necessárias se realizarem, a *Viação* estará apta a corresponder ao muito que dela já pede e ao muito que lhe pedirão as forças econômicas do Rio Grande do Sul.

Mas, parece que esses recursos não foram suficientes, ou não foram disponibilizados na sua integralidade ao Estado do Rio Grande do Sul, fato muito comum nas administrações públicas brasileiras. Primeiro eram anunciados os recursos com grande alarde. Logo depois eles ficavam reduzidos, muitas vezes quase a insignificância, como decorrência das práticas de contingenciamento orçamentário, quando não se perdiam no meio dos trâmites por incompetência burocrática ou mesmo em função da corrupção. Tanto é que os problemas na ferrovia gaúcha persistiram. Novos ramais necessários para atender zonas de produção em ascensão, renovação e ampliação dos parques ferroviários, com a devida modernização operacional, eram expectativas da sociedade para dispor de transporte rápido, seguro e suficiente às demandas existentes.

Em 1948, noutra tentativa de amenizar a situação das principais empresas ferroviárias do Brasil, através da Lei Nº. 272, de 10 de abril, o governo da União destinou 200 milhões de cruzeiros para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a ser aplicado na “ampliação do parque material rodante e de tração; melhoria das condições técnicas de seu traçado e continuação do seu programa de remodelação”¹¹¹². Verba aparentemente acanhada, se comparada àquela anunciada em 1945, para tantas benfeitorias a que se destinavam, ainda mais para ser aplicada durante o período de 10 anos¹¹¹³.

Sem poder esperar tais recursos, até mesmo porque havia dúvidas sobre a regularidade dos repasses, e na esperança de resolver seus problemas operacionais e das obrigações para como o quadro de pessoal, todo recurso destinado para a VFRGS era investido na racionalização dos transportes visando a obtenção de receitas. A grande meta da empresa passava pela reformulação de traçados de linhas, medida que possibilitaria o aumento da tonelage de cargas e evitaria a majoração de tarifas e passagens.

Da mesma forma, com superávit financeiro a empresa poderia buscar financiamentos para modernizar a frota de trens. Com essas e outras medidas¹¹¹⁴, seria possível romper o círculo vicioso de custos, sempre repassados aos usuários, como o das mercadorias, um entre tantos fatores geradores da inflação¹¹¹⁵.

Acreditando nas possibilidades de sucesso da empresa sob a direção estatal, o Secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul, José Baptista Pereira, em exercício do cargo em 1949, encaminhou ao Governador do Estado, Walter Só Jobim, um memorando intitulado *EXPOSIÇÃO DO SECRETÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS*¹¹¹⁶, em que argumentava sobre “A VERDADE SOBRE A CRISE NA VIAÇÃO FÉRREA”. Entre outras considerações, ele afirmava que:

¹¹¹²Coletânea de Legislação – **LEX** – Ano XII (1948, p. 111).

¹¹¹³Remessa de 20 milhões a cada ano.

¹¹¹⁴Conforme artigo da Revista Ferroviária (p. 17-18, jan. 1944), a VFRGS dispunha de um plano de novas obras, que incluíam a construção de variantes, remodelação de linhas, edifícios, oficinas, etc. Como exemplo, a Revista destaca o que era necessário fazer na Variante Santa Maria-Pinhal, trecho de serra íngreme, cuja diferença de nível era de 350 metros. Outros trechos eram: Bagé-Rio Grande; Pinhal-Cruz Alta; linha de Cacequi. Além de outras reformas, tais como, a remodelação da Estrada do Jacuí, estação de Porto Alegre, aparelhamentos de tráfego, reformas em diversas estações e aumento da capacidade de tração das locomotivas.

¹¹¹⁵Sobre a questão inflacionária no Brasil, ver o trabalho de Furtado (1986, Capítulo XXXV).

¹¹¹⁶Cópia xerográfica. Documento com data de 08 de novembro de 1949, disponível nos arquivos do Museu do Trem, na cidade de São Leopoldo.

[...] a nossa ferrovia vem trabalhando, há anos, com tarifas decididamente deficitárias.

Não decorre, este fato essencialmente de fatores naturais, como sejam a concorrência vitoriosa de outros ramos de transporte.

Com efeito, a nossa rede fluvial é pouco extensa e a nossa topografia acidentada, além de outros fatores, impede que o transporte rodoviário possa competir em custo com os ferroviários a mais de uma centena de quilômetros.

A persistência de tarifas deficitárias na nossa grande ferrovia decorre essencialmente de uma diretriz política governamental, qual seja a de auxílio à produção dos gêneros alimentícios mais necessários, subvencionando-os através de tarifas altamente protecionistas.

Para alguns dos artigos mais importantes da produção rio-grandense, como sejam os cereais, esta subvenção indireta chega a ponto de que a tarifa cobrada na Viação Férrea mal atinge a terça parte do custo do transporte.

Não cabe aqui discutir as vantagens ou inconvenientes de tal política.

É bem provável que ela tenha a sua justificação e que represente um esforço patriótico do nosso governo no sentido de opor-se a uma elevação indefinida do custo da vida para as classes trabalhadoras.

É, porém, inegável que os ônus decorrentes de tal política devem ser cobertos pelo poder público e não pelas estradas de ferro.

Estas últimas não são senão órgãos de transporte; não lhes compete, portanto, a função de amparar a produção agrícola nem tem capacidade financeira para tanto.

O secretário de governo, no mesmo documento, apresentou em anexo uma tabela de receitas e despesas da VFRGS, que demonstravam um déficit de 182 milhões de cruzeiros no período compreendido entre 1920 e 1948, mas que até o ano de 1944 havia alcançado somente de 27 milhões. Sendo assim, entre 1945 e 1948 este déficit acumulou um montante de 155 milhões¹¹¹⁷. Portanto, a questão até aquele momento era muito mais política do que gerencial, em função das “subvenções” e “tarifas protecionistas”, que se agregavam aos fatores monetaristas sob responsabilidade das administrações federais.

Corroborando o relato do secretário de Obras Públicas, em editorial do Jornal *Diário de Notícias*, de 18 de novembro de 1949, cujo título era “O PROBLEMA DA VIAÇÃO FÉRREA”, é apresentado um quadro da situação da empresa ferroviária gaúcha, de onde é possível se retirar outros pontos para reflexão sobre tais dificuldades. Consta no editorial:

¹¹¹⁷Em números arredondados. Apenso no mesmo material - **Anexos do Departamento de Controle e Finanças da VFRGS**, de 28 de outubro de 1949.

Resolveu o governo do Estado por em foco intensamente, no momento atual, esse antigo e insolucionado problema da Viação Férrea. Devendo ser assinado pelo Estado o novo contrato de arrendamento, com a União, no qual se conseguirá suavizar, de maneira sensível, o ônus que acarreta, àquele, a exploração da rede; não se mostra o governo local, no entanto, disposto a fazê-lo, para tanto invocando uma série de relevantes razões: deficiência financeira crônica da VFRGS, os encargos de pessoal, cada vez maiores, e a resistência a novas majorações tarifárias [...].

Sabido é, no caso da Viação Férrea, que as forças econômicas do Rio Grande são contrárias à passagem, para a União, da exploração da ferrovia local. Receiam, e não sem base, toda uma série de inconvenientes e transtornos, em decorrência dessa fundamental alteração na vida administrativa da VFRGS. Por outro lado, porém, não pode, evidentemente, continuar o Estado arcando com o insuportável ônus que representa a permanente situação deficitária da organização ferroviária.

[...] em face da competição rodoviária. A verdade é esta: ou as ferrovias se remodelam, se tornam mais rápidas, confortáveis, eficientes, modernizando-se, ou perecem. Quer dizer: é basicamente um problema financeiro, pois que, para se remodelarem (em certos casos, por exemplo, a eletrificação se impõe), as estradas de ferro necessitarão de amplos recursos. (sic)

Nesse sentido, ficam evidentes que outras razões impediam medidas saneadoras mais imediatas. Entre elas as acirradas posições ideológicas da política rio-grandense, como as dos trabalhistas contrários à racionalização de pessoal e as dos liberais, contrários ao fim das benesses tarifárias ao empresariado. Como afirma a notícia no último parágrafo, a questão era eminentemente financeira, porque eram tantos os interesses em jogo que somente administrativamente restava pouco a ser feito.

Em função dessa situação, outro ponto levantado pela imprensa era o possível desinteresse do Estado na permanência da administração da rede ferroviária, em decorrência dos custos de manutenção e da quase insolvência financeira da VFRGS. Percebe-se que, nesse momento, o que valia era o resultado objetivo da situação em que se encontrava o tesouro do Estado. E parecia ter ficado num segundo plano a antiga aspiração positivista que moveu a estatização de 1920, até porque o governo da ocasião era ideologicamente liberal, e na prática bastante conservador.

Mas, surpreendentemente, se no ano anterior, isto é, em 1949, parecia não haver alternativa ao caso da ferrovia gaúcha, como demonstrava a posição do governo gaúcho, já no ano seguinte a expectativa era positiva. No jornal Diário de Notícias, de 29 de julho de 1950, cujo era título era “VIAÇÃO FÉRREA”, a página 14, constava que:

O governador Walter Jobim assinou ontem portaria designando o engº Homero Dias, diretor da Viação Férrea, para assinar, no Rio de Janeiro, o instrumento da reforma do contrato de arrendamento a ser celebrado entre a União e o Estado, nos termos da lei federal nº 860, de 13-1-49, e do decreto nº 28.418, de 25 do corrente mês.

A assinatura do instrumento aludido constituirá um fato de alta significação para os transportes ferroviários do Rio Grande do Sul, que deverão receber consideráveis benefícios das providências que a reforma de contrato consubstancia.

O que teria demovido a posição anterior do governo gaúcho? Essa nova atitude deixa transparecer o reconhecimento manifesto da vontade geral da sociedade gaúcha, mas especialmente das ditas “classes conservadoras”. Porque, como era um governo representativo das forças sociais ligadas ao PSD, apoiadas pelo PTB, essa posição atendia especialmente ao empresariado. Que se diga, as “classes produtoras”, rurais e urbanas, que ao se mobilizarem pela manutenção da autarquia pública e estatal conseguiram fazer o governo estadual mudar de opinião.

Entre outras manifestações nesse sentido, essa posição foi estampada na edição de 15 de dezembro de 1949 do Jornal *Diário de Notícias*, com o título: “O COMÉRCIO, A INDÚSTRIA E O RURALISMO CONTRÁRIOS À ENTREGA DA VIAÇÃO FÉRREA”. No texto constava que uma comissão especial, designada pelas “classes conservadoras”¹¹¹⁸, a pedido do governador Walter Jobim, haviam concluído um estudo sobre a situação da VFRGS e sugeriam “medidas heroicas para superar a tremenda crise financeira (...)”.

Essas medidas incluíam alternativas para a elevação das rendas e a diminuição das despesas. Tal documento seria posteriormente enviado para exame do Conselho Ferroviário, instância de apoio à administração da VFRGS criado em 1943. No extrato da notícia pode-se perceber o que realmente estava em jogo, na questão da manutenção da ferrovia gaúcha sob administração do governo estadual:

(...) na próxima quinta-feira, [ocorrerá] uma sessão especial do Conselho de Delegados da Federação das Associações Comerciais, quando se deverá travar o que talvez seja o principal combate entre “entreguistas” e “conservantistas”, pois que já tendo as duas outras entidades firmado posição – a FARSUL, eclética, opinando pela manutenção somente em condições financeiras favoráveis e o CIF opinando pela renovação do contrato a qualquer preço – a reabertura do assunto no seio da FAC revestir-se-á de suma importância, pois

¹¹¹⁸Entre outras, destacavam-se Centro das Indústrias Fabris (CIF), Federação das Associações Rurais (FARSUL) e Federação das Associações Comerciais (FAC).

que a orientação desta entidade constituirá como que o fiel de balança no que concerne ao pensamento das classes produtoras¹¹¹⁹.

Anteriormente, no Jornal *Correio do Povo*, em sua edição de 09 de outubro de 1949, havia sido veiculada a notícia intitulada “SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA VIAÇÃO FÉRREA DO ESTADO”, com uma exposição feita por Érico O. Mello, membro do Conselho Ferroviário, endereçada ao Conselho de Delegados da Federação das Associações Comerciais do Rio Grande do Sul. Nesse material o mesmo apresentava dados financeiros sobre a VFRGS¹¹²⁰, pelos quais julgava ser possível administrar, num futuro de curto prazo, as finanças da empresa. Destacava o referido conselheiro que a Receita Industrial alcançava Cr\$ 348 milhões e as Despesas de Custeio chegavam a Cr\$ 407,5 milhões, ocorrendo um déficit de Cr\$ 59,5 milhões. Para completar sua análise, ponderava que:

Atendendo a que, em 1950, já estará em vigor a reforma do contrato de arrendamento¹¹²¹ da Viação Férrea do Estado e que, por conseguinte, haverá a divisão dos déficits entre os dois Governos, ao Estado caberá, apenas, o ônus de Cr\$ 29.750.000,00.

Adicionando-se a essa importância a que corresponderá aos proventos dos aposentados que continuarão a correr por conta do estado, a responsabilidade deste, com a manutenção dos serviços ferroviários riograndenses se elevará a Cr\$ 37.750.000,00, situação esta que se nos afigura perfeitamente razoável diante da enorme importância que tem para a economia do Estado o controle dos serviços ferroviários.

Nesse novo panorama, mais otimista em relação ao futuro da VFRGS, devido à mudança de posição do governo gaúcho e às pressões do empresariado, também o governo federal acabou parceiro, ao intervir para minorar a crise do sistema ferroviário. Assim, em 12 de dezembro de 1950, foi promulgada a Lei Nº. 1.272-A, que dava aporte financeiro ao Plano Ferroviário Nacional, destinando recursos da ordem de 7 bilhões de cruzeiros às principais empresas ferroviárias do país. Visava o referido plano, em seus pontos principais, a construção, renovação e melhoramentos das ferrovias estaduais¹¹²².

¹¹¹⁹**Diário de Notícias**, Porto Alegre, 15 dez. 1949, p. 14.

¹¹²⁰Os mesmos apresentados pelo Secretário de Obras Públicas, João Batista Pereira, em 28 de novembro de 1949, com Anexos do Departamento de Controle e Finanças da VFRGS, de 28 de outubro de 1949.

¹¹²¹Firmado por 30 anos, em 1920.

¹¹²²Cf. Coletânea de Legislação – **LEX** – Ano XIV (1950, p. 367-369). A esse respeito, Corgozinho (1989, p. 31) afirma que: “Segundo um estudo realizado em 1952 pelo Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico Econômicas sobre o estado de obsolescência do parque de tração das estradas de ferro brasileiras, apresentado ao Ministério da Viação e Departamento Nacional de Estradas de Ferro e estradas de ferro a

De modo semelhante, em 1952, o Secretário das Obras Públicas do Rio Grande do Sul, Annibal di Primio Beck, dirigiu-se ao Presidente da Câmara de Vereadores de Santa Maria para comunicar sobre uma “verba especial” que estaria à disposição da VFRGS “no próximo orçamento”. Visavam tais recursos, conforme as palavras emitidas pela autoridade governamental, a “(...) reconstrução e reparação dos pavilhões da Oficina Central da Viação Férrea nessa cidade, em face das precárias condições atuais dos mesmos. A respeito, cabe-nos informar que o Plano de Reaparelhamento enviado pela Diretoria da Viação Férrea à Comissão Mista Brasil – Estados Unidos, prevê a remodelação daquelas oficinas”¹¹²³.

Mesmo assim, os resultados negativos da VFRGS foram anualmente se avolumando. Então, a alternativa foi creditar na conta da União os prejuízos, valendo-se das possibilidades oferecidas pelos Fundos de Melhoramentos de Renovação Patrimonial¹¹²⁴.

5.2 A Federalização da V.F.R.G.S. em 1957

Como foi possível apurar, especialmente na documentação da Câmara de Vereadores da cidade de Santa Maria e nos Relatórios da VFRGS, o governo federal não cumpriu o acertado para o repasse de verbas, como referimos anteriormente, o que fez aumentar o déficit da empresa, prejudicando, entre outros compromissos a serem

ele filiadas, 637 locomotivas, ou melhor, 20,3% do total das 3.123 máquinas existentes foram consideradas obsoletas e deveriam ser substituídas por locomotivas a vapor modernas ou outra forma de tração, 714 locomotivas ou 22,8% foram consideradas reajustáveis e 1.749, ou seja, 56,1% foram consideradas melhoráveis. Os serviços necessários poderiam ser feitos nas próprias oficinas das estradas de ferro e os custos desses serviços poderiam ser pagos pela economia de combustível que seria feita”. Para se ter uma ideia, a maioria das locomotivas a vapor que rodavam no Brasil, depois de várias reformas, já alcançavam vida útil que ultrapassava os 70 anos.

¹¹²³Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jul. 1952. Sobre esse acordo, em que o Brasil recebeu empréstimos do BIRD (*Bank for International Reconstruction and Development*) e Eximbank (*Export-Import-Bank*), ver os trabalhos de D’Araújo (1992, p. 160-167), Skidmore (1976, p. 125-126) e documentação do Ministério de Viação e Obras Públicas do Brasil (1952, p. 91-94. In: **BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT – Ministerial Reports, 1821 -1960**).

¹¹²⁴A esse respeito ver legislação pertinente, em Coletânea de Legislação – **LEX** – Ano IX (1945, p. 210-217).

saldados, os repasses às entidades de previdência dos trabalhadores ferroviários e à Cooperativa de Consumo dos Empregados.

Em corroboração ao contexto acima referido, em pronunciamento na Câmara de Vereadores de Santa Maria, a vereadora Helena Ferrari Teixeira (PTB) fazia apelo ao Governo Federal para liquidar dívidas como as da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e dos Serviços Públicos do Rio Grande do Sul, que alcançavam a cifra de 67 milhões de cruzeiros, e do governo estadual, cujo montante chegava a 97 milhões de cruzeiro¹¹²⁵.

Mas, procurando negar o quadro de dificuldades existentes, no Jornal *Correio do Povo*, edição de 04 de maio de 1954, com o título “SÓ OS NEGATIVISTAS OBSCURECEM QUE O GOVERNO TEM FEITO PELA VIAÇÃO FÉRREA E NOUTROS SETORES”, o engenheiro Pérsio G. Reis, diretor da Viação Férrea, por ocasião da inauguração do trem *Minuano I*, o primeiro trem Diesel-hidráulico, para bitola de um metro do Continente Americano, considerado um novo tipo de transporte para passageiros, rápido, seguro e confortável, se manifestava sobre a modernidade que começava a ser implantada na ferrovia gaúcha, justamente quando mais se discutia sobre a sua crise.

[...] oferece às ferrovias a possibilidade de não terem que valer-se exclusivamente da já obsoleta tração a vapor – dispendiosa e complexa na sua manutenção e operação. Em segundo lugar, a adoção da nova tração motriz empregada nos veículos de transporte tem determinado pelo aperfeiçoamento, uma competência [competição] das rodovias com as ferrovias, o que obrigou estas a esgotar todas as possibilidades técnicas, para satisfazerem às exigências econômicas do tráfego, procurando reduzir ao mínimo os gastos de operação e manutenção.

[...] dentro de seu plano de industrialização, começa a desenvolver-se a indústria de materiais ferroviários, para a qual se estão preparando equipes de artífices especializados, tão indispensáveis ao êxito da produção, como acontece nos países adiantados e que acompanham a evolução da técnica.

[...] as aquisições de locomotivas e trens Diesel, que proporcionam novo sistema de trabalho, modificando condições até hoje tão desfavoráveis e penosas. A modernização dos serviços, que se inicia, possibilitará aos operários uma posição de bem estar no seio da sociedade, pois deixarão de ser os sacrificados pelo rudimentarismo dos sistemas antiquados, deixarão de ser meros manipuladores de matéria bruta, para se tornarem artífices especializados, em função segura para sua própria individualidade e de suma importância social¹¹²⁶.

¹¹²⁵Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 mar. 1953.

¹¹²⁶Páginas 18-20.

Mesmo desejando reverter as dificuldades que afetavam a empresa, como foram as tentativas de modernização dos equipamentos, a exemplo da adição de trens mais modernos e das primeiras locomotivas diesel-hidráulicas, mais potentes e econômicas, em substituição às movidas a vapor, os problemas de ordem financeira cada vez ficavam mais críticos. Tal situação implicou, inclusive, pressões diretas ao pessoal, como no caso dos maquinistas, o que provocou a reação desses servidores contra a posição da Direção Viação Férrea, que através de uma circular chegou a acusá-los como responsáveis por acidentes havidos na rede, quando na verdade a falta de manutenção era o fator principal¹¹²⁷.

Considerando o rol de precariedades apresentado na prestação de serviços da empresa, o vereador santa-mariense Jorge A. Mottecy fez contundentes críticas à direção da Viação Férrea, que “nada tem feito para a solução da calamidade existente na ferrovia” e que devido à falta de transportes “grande número de utilidades estão apodrecendo ao longo da linha férrea”¹¹²⁸. Sua crítica contemplava também a falta de combustíveis e o transporte preferencial de vagões de gado. Mas, em aparte, o vereador Ary Pinheiro Bernardes (PTB) saiu em defesa da direção da autarquia e acusou de sabotagem os ferroviários, que na sua ótica atuavam no sentido de prejudicar os dirigentes da VFRGS, porque o que determinava a falta de transportes era o aumento da produção e não as condições precárias da estrutura disponibilizada à sociedade¹¹²⁹.

Numa tentativa de encaminhar uma solução, em 5 de junho de 1954, pela Lei Federal Nº. 2.217, durante o governo do general Ernesto Dornelles, foi propiciada a VFRGS a alternativa de ser transformada numa empresa de capital misto, de personalidade jurídica autônoma, com administração colegiada, o que permitiria contar com o aporte de acionistas privados. Entretanto, esse fato acabou gerando diversas reações no meio laboral e junto aos defensores da manutenção estatal da empresa. Como era o caso dos apoios políticos, especialmente entre deputados e vereadores trabalhistas em todo o Rio Grande do Sul, bem como em certos setores do meio empresarial.

Essa posição contrária ao privatismo não era nova. A cada ano ela era demonstrada pela opinião pública. No caso da cidade de Santa Maria, as repercussões

¹¹²⁷Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**. Ata Nº. 79/56 (Cd - 208, 208 a, 209).

¹¹²⁸Situação em parte semelhante àquela identificada por Kliemann (1977), quando da administração da *Auxiliaire* no início do século XX.

¹¹²⁹Idem. **Livro de Atas**. Ata Nº. 204/54 (Cd - 93, 93 a, 94, 94 a, 95, 95 a, 96).

dessa ameaça podiam ser percebidas no legislativo municipal. Na Câmara de Vereadores, a preocupação e a determinação das lideranças trabalhistas, ligadas ao movimento de organização dos ferroviários, era no sentido de deter o avanço das intenções de federalização e/ou privatização da VFRGS¹¹³⁰.

Como referido anteriormente, numa das últimas tentativas de frear a federalização da VFRGS, a CONVENÇÃO NACIONAL DOS FERROVIÁRIOS DO BRASIL do ano de 1957, procurou reunir lideranças do movimento ferroviário de todo país para analisar e propor alternativas em relação à lei que criava a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Mas, como as medidas necessárias para encaminhar uma solução aos problemas da ferrovia gaúcha não evoluíram, e em que pese os protestos da sociedade, a Assembleia Legislativa do Estado aprovou a Lei Nº. 3.192, que foi promulgada em 11 de setembro de 1957, pela qual o governo do Rio Grande do Sul era autorizado a fazer a rescisão do contrato de arrendamento com a União¹¹³¹.

Conforme informava o Deputado Wilson Vargas, do PTB, em ofício de 09 de setembro de 1957, enviado à Câmara de Vereadores de Santa Maria: “(...) lamentavelmente, apesar de todos os esforços despendidos pela nossa bancada, não conseguimos obstaculizar a intenção do Governo, que pela contagem de 28 votos contra 25, viu aprovado o seu projeto, determinando a entrega da Viação Férrea do Rio Grande do Sul a Ferrovia Federal S. A.”.

Então, para sacramentar o processo de federalização, em 21 de maio de 1959 foi assinado o “Termo de Acordo” que determinava a “reversão” da autarquia ferroviária gaúcha para a administração da União. Medida definida no governo liberal do engenheiro Ildo Meneghetti, mas cuja assinatura final coube ao governo trabalhista do Engenheiro Leonel Brizola, após ter assumido o governo do Rio Grande do Sul¹¹³².

¹¹³⁰Entre outras, ver em Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Atas**, Atas Nº. 49/52, 111/53, 208/54, 268/55, 150/57; **Livro de Correspondências**, Ofícios do Deputado Cândido Norberto – 18/06/1953, do Ministério da Viação e Obras Públicas – 24/02/1954, da Vereadora Helena Ferrari Teixeira – 04/02/1957 (ao Conselho da V. Férrea), 16/03/1957 (ao Presidente da República), 05/07/1957 (ao Presidente da República), 27/10/1958 (ao governador eleito Leonel Brizola).

¹¹³¹Por iniciativa do Vereador Euclides Gonçalves e outros das bancadas do PTB e PSP, a Câmara de Vereadores de Santa Maria se dirigiu telegraficamente ao Presidente da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul e a todos os líderes de bancada, no sentido de “que venham rejeitar o projeto de lei oriundo do Executivo Estadual, que autoriza o Estado a entregar a Viação Férrea à União” e “protestos contra o pedido feito, pelo sr. Governador [Ildo Meneghetti], de intervenção federal na ferrovia gaúcha” (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. **Livro de Correspondências**, 1º jul. 1957).

¹¹³²Conforme Bodea (1992, p. 95), Leonel Brizola incluiu no Plano de Obras de seu governo uma série de realizações que contemplavam o transporte rodoviário, como foi a ponte do Rio Guaíba, ponte do Rio Quaraí, reaparelhamento rodoviário do DAER (Departamento Estadual de Estradas e Rodagem) e 96 projetos de construção e ampliação de estradas, etc.



Figura 29 - Ato de Assinatura do Termo de Reversão da VFRGS para a RFFSA – 1959¹¹³³. Palácio Piratini – Sede do Governo do Rio Grande do Sul (Arquivo da família de Baltazar Mello).

A foto acima registra o momento em que pelo menos dois dos maiores defensores da manutenção da VFRGS com autarquia estadual, como foram o líder ferroviário Baltazar Melo e o governador Leonel de Moura Brizola, tiveram que participar da cerimônia que sedimentou a federalização da empresa. Há que se reportar que durante a campanha eleitoral, Leonel Brizola havia se posicionado contra a federalização da VFRGS e enfrentado acirrado debate com o oponente Walter Peracchi de Barcellos sobre esse tema¹¹³⁴. Contudo, no exercício do governo estadual, este emblemático político trabalhista não conseguiu mais fazer reverter o processo de federalização. Restou apenas a promessa. Em 9 de julho de 1959 a Viação Férrea do Rio Grande do

¹¹³³Baltazar Melo é o terceiro da esquerda para direita; o governador Leonel Brizola é o sétimo nessa mesma direção.

¹¹³⁴A vereadora Helena Ferrari Teixeira, da cidade de Santa Maria, em ofício datado de 27 de outubro de 1958, desejava que a Câmara local enviasse ao governador eleito, congratulações “pelo seu firme e patriótico propósito de manter a ferrovia gaúcha sob seu controle e administração, conforme declarou em sua campanha política e conforme entendimento com as entidades ferroviárias”. Nessa mesma Câmara, conforme a Ata 294/1958, o vereador Sivo Barreto manifestava-se no sentido de o governador eleito “não esquecer da promessa que fez de fazer voltar ao controle do Estado a V. Férrea” (Câmara Municipal e Santa Maria. **Livro de Correspondências; Livro de Atas**).

Sul passou a integrar a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, criada pela Lei Nº. 3.115, de 16 de março de 1957¹¹³⁵.

A criação da R.F.F.S.A. não foi uma medida tomada de inopino pelo governo federal. Desde o governo do Presidente Eurico Gaspar Dutra já se faziam sentir as pressões externas no sentido de federalização do setor, com a ideia de constituição de uma empresa única na administração da malha ferroviária nacional, visando a racionalidade gerencial e diminuição de custos, a ser feita com o corte de pessoal e a suspensão de linhas deficitárias. Segundo Silveira (1998, p.67):

A decisão do Governo Juscelino Kubitschek em transformar as ferrovias de sua propriedade em empresa de sociedade por ações decorreu da recomendação de uma Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, que realizou um estudo sobre o setor ferroviário no país. A finalidade desta medida era retirar o controle das ferrovias da administração pública dotando as empresas de controle técnico e administrativo, reintegrando-lhe o espírito empresarial e competitivo.

Mas, a conjuntura nacional dos anos 50 do século passado e as pressões do capital internacional¹¹³⁶, por si só não explicam a crise geral determinante da federalização da ferrovia gaúcha. Nem mesmo algumas afirmações de que a criação da Petrobrás e a exploração do petróleo por capitais privados teriam a intenção de incentivar os transportes rodoviários e assim desestabilizar o ferroviário¹¹³⁷. Outros motivos devem ser considerados para o desenlace da crise da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que merecem uma análise bem mais ampla, já numa perspectiva de avanço das medidas neoliberais. Como ponderava o Diretor Geral do Ministério da Viação e Obras Públicas,

¹¹³⁵Cf. Silveira (1998, p. 67) a autarquia federal regulamentada pelo Decreto Nº. 42.380, de 30 de setembro de 1957, passou a reunir 18 estradas de ferro estaduais sob sua administração, visando a recuperação material e solução de questões administrativas pendentes. Cabia do seu capital social: ao governo federal 98,38%; 1,30 % aos Estados e 0,32 aos Municípios.

¹¹³⁶O trabalho de Moniz Bandeira (1973) traz elementos explicativos dessa fase da realidade brasileira, quando os interesses norte-americanos atuaram diretamente na ideia de modernização do Estado, cujas políticas públicas passaram a atender o receituário dos grandes oligopólios internacionais.

¹¹³⁷Veja-se o ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira (PTB) da cidade de Santa Maria, cujas preocupações são embasadas nas notícias da época. Solicitava que a Câmara de Vereadores se dirigisse ao Congresso Nacional solicitando que não aprovasse o projeto "(...) a ser apresentado pelo deputado Adolfo Gentil, visando a modificação da lei que criou a 'PETROBRÁS' e permitindo a exploração do petróleo por capitais privados nacionais, pois que tal projeto permitirá a infiltração de capitais estrangeiros através de maus brasileiros que servirão de 'testas de ferro', a soldo de interesses que não são os nossos; (...) que a Casa promova uma grande campanha a favor da 'PETROBRÁS' e contra o projeto de infiltração do capitalismo estrangeiro que visa apoderar-se do nosso petróleo e nos conservar na situação de colônia" (Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 06 mai. 1957). Também sobre esse assunto, ver o Capítulo 5 da obra de Nunes (1997, p. 95-118).

senhor Francisco Mendes, em referência ao pedido da Câmara de Vereadores de Santa Maria para não encampação da Viação Férrea, o “assunto de natureza complexa está sendo devidamente estudado neste Ministério”¹¹³⁸.

A chamada “Lei de Reversão” foi assinada em 8 de fevereiro de 1961, no decorrer do governo do presidente Jânio Quadros. Por essa norma ficava aprovado o “Termo de Acordo” firmado entre o Governo Federal e o Estado do Rio Grande do Sul. Conforme o Art. 1º estavam dispostas as “(...) condições de reversão à União Federal da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da liquidação dos direitos e obrigações resultantes do contrato de arrendamento de 17 de agosto de 1950 e seu aditivo (...), firmado em 22 de maio de 1959 entre o Governo Federal e o Estado do Rio Grande do Sul”¹¹³⁹.

De acordo com o parágrafo único do referido artigo, ficavam “extensivos aos servidores públicos ferroviários do Rio Grande do Sul todos os direitos e vantagens assegurados aos demais ferroviários brasileiros incorporados à Rede Ferroviária S.A.; inclusive os novos níveis salariais e o abono-família, fixados pela Lei Nº. 3.826 de 23 de novembro de 1960, desde que superiores aos vigentes na Viação Férrea do Rio Grande do Sul”¹¹⁴⁰.

5.3 A “Classe Ferroviária” ao Final da Década de 1950

Mesmo como a federalização no ano de 1957, apenas foi adiada a solução definitiva dos problemas de gestão da VFRGS. Nesse novo momento, prenúncio da etapa neoliberal que se iniciava, o que acontecia na conjuntura nacional era a superação do populismo de base positivista por governos ditos liberais, que viam muitos *privilégios* sendo usufruídos pelo proletariado, o que seria causa da crise econômica [**grifo meu**].

Em tal contexto, os trabalhadores ferroviários que ao longo da metade do século XX haviam conseguido ocupar espaços de representação social e política na sociedade gaúcha, como grupo profissional organizado, combativo e pragmático, e por isso

¹¹³⁸Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria. Ofício do Ministério da Viação e Obras Públicas. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 fev. 1954.

¹¹³⁹Em face da rescisão do referido contrato por parte do Estado do Rio Grande do Sul, conforme ato de 16 de setembro de 1957, assegurado pelo Art. 12 de Lei Nº. 2.217, de 5 de junho de 1954.

¹¹⁴⁰Disponível em <<http://www.direitoenegocios.com.br/L3887.htm>>. Capturado em: 24/06/ 2003.

considerado um empecilho para os governos, foi afetado em cheio no seu devir histórico. Tendo que se adaptar aos “novos” tempos, acabou perdendo no decorrer dos anos muito do reconhecimento que havia adquirido, num processo de “esvaziamento” da profissão em todo o país.

Começava a acontecer aquilo que Wanderley Guilherme dos Santos (1998, p. 11) analisa sobre as possibilidades de organização social frente à natureza e as funções do mercado, em que o poder político nesse processo histórico despontou sempre ligado à relevância do papel do Estado, no sentido deste exercer sua capacidade regulatória, o que para o autor constituía uma *ideologia protecionista*. Portanto, medidas nesse sentido, adotadas na República Velha e durante os governos do presidente Getúlio Vargas não constituiriam maior novidade, até mesmo porque as práticas intervencionistas e regulatórias praticadas na órbita do Estado brasileiro seguiam o mote das imposições das políticas econômicas internacionais¹¹⁴¹.

O que valeu para a economia, visando a regulação do mercado e a proteção às “classes produtoras”, também serviu para as relações entre capital e trabalho. Se após a abolição da escravidão, até pelo menos 1930, aconteceu uma dinâmica proletária por meios próprios ou por delegação de poder, naquilo que os autores chamam de processo “natural”, após essa data despontou de modo imperioso o Estado e todo o seu arcabouço de cooptação social. No dizer de Boaventura dos Santos (1999, p. 254), “(...) o Estado veio assumir (...) a legitimidade, o bem-estar social e econômico, a segurança e a identidade cultural”. Bens públicos que segundo o autor estavam assentados num modelo de regulação social, mas que, entretanto, no decorrer dos anos entraram em colapso.

Como pondera Wanderley Guilherme dos Santos (1998), o Estado será o responsável pela acomodação social, regulador das questões pertinentes ao mundo do trabalho e, portanto, gerador de uma “estadania”. Nesse sentido, o liberalismo republicano brasileiro se estrutura e se mantém, até pelo menos 1945, como autoritário e intervencionista, fazendo gravitar na órbita do Estado as diferentes classes sociais, mas privilegiando entre elas a dos capitalistas. Assim, as tentativas de afirmação cidadã da classe operária ficaram até 1930 na contingência de conquistar espaços no campo

¹¹⁴¹Ibidem, p. 26. Sobre isso, ver também Antunes (2003, p. 31).

social, político e econômico, numa competição desigual em relação às oligarquias e à burguesia.

Nos anos de governo do presidente Vargas, o operariado, em nome de uma pretensa harmonia e patriotismo, assim desejado pelas classes hegemônicas, praticamente sucumbiu às condições impostas de “estadania”, perdendo o movimento dos trabalhadores grande parte de sua autonomia política, em troca de *conquistas de melhorias das condições de vidas*¹¹⁴² [grifos meus]. Ou, como coloca Antunes (2003, p. 38), baseado em Alain Bihr, a afirmação de uma política de “compromissos” que procurou “delimitar o campo da luta de classes”, centrada na visão de constituição do *welfare state* e do abandono por parte dos trabalhadores “do seu projeto histórico-societal”, em troca da garantia de seguridade social.

5.3.1 A Exaustão do Mutualismo Ferroviário

Nessa fase de estagnação da profissão e perda de prestígio político e social, as entidades mutuals ferroviárias foram grandemente afetadas. Ao terem atuado perenemente ao longo do século XX, haviam ocupado espaços como cotizadoras para pagamento de pecúlios e, eventualmente, participado das lutas reivindicatórias de direitos dos trabalhadores ferroviários. Mas a conjuntura dos anos 50 também abalou diretamente essas sociedades.

Isso fica demonstrado pela crise da COOPFER e do Amparo Mútuo de Santa Maria naquele momento. Da mesma forma, a Sociedade Humanitária [Beneficente] também já demonstrava suas fragilidades. Mesmo assim, algumas iniciativas de resistência ainda foram efetivadas. À parte a Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR) que conseguiu manter-se em melhor situação, até porque era uma entidade mais “jovem”, dispondo de núcleos de atendimento em alguns municípios do interior do Rio Grande do Sul, outras iniciativas ainda tiveram certo destaque até pelo menos o início dos anos 70.

Seguindo a tradição organizativa e mutual, em 13 de março de 1954 os trabalhadores da VFRGS fundaram em Porto Alegre a “Associação dos Ferroviários

¹¹⁴²Sobre isso ver Skidmore (1976, p. 112-115).

Aposentados do Rio Grande do Sul” (AFARGS). Considerada a primeira entidade do gênero. Tinha por objetivo encaminhar as demandas dos jubilados apenas no âmbito administrativo, não se envolvendo em outros assuntos¹¹⁴³.

Questões de interesses dos associados que necessitassem soluções jurídicas não eram tratadas pela entidade. Demonstrando com isso o grau de harmonia que a mesma possuía com a direção da VFRGS e governo estadual, atitude semelhante aos posicionamentos da AFSR.

No ano de 1957, em Santa Maria, os jubilados da VFRGS fundaram a “Associação dos Aposentados e Pensionistas da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários do Rio Grande do Sul”¹¹⁴⁴, provavelmente a primeira no gênero no interior do Estado, e em 1960 a “União dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul”¹¹⁴⁵. Mas, porque duas entidades congêneres para exercer a mesma finalidade?

Como era um período de grande agitação no país e os ferroviários eram muito visados pela força profissional que possuíam, mas também devido a que suas principais lideranças estavam ligadas aos Partidos existentes, como o Comunista, Social Progressista, Socialista, Trabalhista Brasileiro e Social Democrático, as injunções políticas acabaram tendo influências nos grupos associativos.

Mesmo que ao longo da história dessas entidades sempre fosse negado qualquer tipo de envolvimento partidário, religioso, ideológico ou de preconceito racial, como visto no decorrer do trabalho, as lideranças do coletivo profissional, geralmente, de uma maneira ou de outra, eram sensibilizadas a atuar em agremiações políticas e sociedades religiosas pela representatividade que possuíam. Certamente, em função disso, surgiam muitas entidades representativas dos funcionários ativos e dos inativos, ainda que a intenção sempre fosse a mesma, isto é, organizar, reivindicar e amparar.

Da mesma forma, a falta de unidade, em função de interesses opostos de grupos funcionais, afetava a organização de tais entidades. A procura por elas acabava ocorrendo por laços de amizade, capacidade de atendimento de demandas da

¹¹⁴³Segundo informação do ferroviário Niro da Luz, delegado da AFARGS em Santa Maria, na atualidade a entidade possui aproximadamente 4.000 sócios no Rio Grande do Sul, que incluem ferroviários e seus familiares.

¹¹⁴⁴Sobre a entidade apenas conseguimos informações orais com os seus diretores.

¹¹⁴⁵Material disponível em UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Atas da Diretoria**. Santa Maria, Atas de Nº. 01 a 54, do período de 21.04.1960 a 28.09.1966.

sociedade, e muitas vezes pelos compartilhamentos ideológicos e partidários, fato geralmente negado pelos interessados.

Somente em 1966, passado os piores momentos da repressão após o golpe militar de 1964, em que muitas das lideranças ferroviárias acabaram presas ou demitidas da VFRGS, resolveram as duas entidades de aposentados fazer a unificação, fato acontecido em 12 de setembro daquele ano. Restou assim na cidade de Santa Maria apenas a “Associação dos Aposentados e Pensionistas da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários do Rio Grande do Sul”, que defendia os interesses dos trabalhadores da antiga VFRGS, e que ainda hoje está ativa.

Ainda nos anos da década de 1950, surgiram em Santa Maria uma série de outras sociedades assistenciais, representativas dos diferentes setores profissionais da VFRGS, e ao que consta tiveram uma ação mais política do que benemerente, atuando como entidades reivindicativas. Assim, entre outras, temos os casos da “Sociedade Assistencial do Pessoal de Máquinas da VFRGS” (1952), “Grêmio Beneficente do Pessoal do Tráfego da VFRGS” (1956?), “Sociedade Representativa dos Conferentes” (1956) e “Sociedade Beneficente do Pessoal da Via Permanente” (?), “Associação Beneficente dos Escriturários” (?), etc. Entre todas, a do pessoal de máquinas, constituída por maquinistas e foguistas foi a que maior projeção alcançou.

No caso da “Assistencial de Máquinas”, além de contar com um sólido patrimônio material, situada entre a Rua “Visconde de Ferreira Pinto” e o “Parque do Itaimbé”, nas proximidades dos depósitos da VFRGS, sua sede era um dos locais onde aconteciam as mobilizações políticas mais importantes da “classe”, como ocorreu especialmente nos momentos difíceis do país em 1955, 1961 e 1964. Entre elas, a que mostra a figura que segue, provavelmente do comício realizado em 1955.



Figura 30 – Comício dos Ferroviários [?] - Arquivo Particular de Edmundo Cardoso (In: Favarin, 1999, Anexo Nº. 6)

Em 1969 uma nova entidade de aposentados foi criada no Rio Grande do Sul. Foi ela a “Associação dos Aposentados da RFFSA”, constituída por ferroviários que haviam optado em ficar ligados apenas ao regime de trabalho da CLT, ao contrário dos demais que eram estatutários. Opção ao regime “celetista” que trouxe muitos prejuízos aos ferroviários, em função das condições do regime de previdência adotado no Brasil a partir de 1966. Mais tarde, devido à liberalidade da legislação de 1988, foi criado o “Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Ferroviárias do Estado do Rio Grande do Sul”, do qual participam os trabalhadores que fizeram parte da RFFSA, extinta em 1996, e que no momento é a principal entidade representativa dos ferroviários aposentados da RFFSA.

No transcorrer desse período continuou funcionando a pioneira entidade de 1903. Em que pese termos encontrado um grande interregno de documentação entre os anos de 1909 e 1953, como demonstra um livro de atas referente ao período compreendido entre 1954 e 1969, foi possível verificar as atividades derradeiras dessa associação. Nesse material podemos verificar que ao longo dos anos foram persistentes as dificuldades para a manutenção da sociedade mutual. Contudo, foram observados os

propósitos que determinaram a sua origem, ou seja, o amparo aos trabalhadores ferroviários através do pagamento de pecúlios de aposentadoria, invalidez e morte¹¹⁴⁶.

Conforme os registros, muitas foram alterações dos estatutos da entidade ao longo da sua existência, os quais visavam adequação às suas possibilidades de funcionamento. Se inicialmente o número de sócios foi diminuto, no decorrer da sua história o aumento não foi tão significativo quanto o imaginado pelos fundadores. As várias outras possibilidades de associativismo e mutualismo do meio ferroviário gaúcho praticamente restringiram a atuação da associação humanitária à cidade de Santa Maria, e o número de associados no seu pico alcançou pouco mais de 600 membros¹¹⁴⁷.

A aceitação das esposas dos ferroviários como associadas e a possibilidade de não ferroviários virem a se associar foram medidas derradeiras tomadas para impedir a crise e o encerramento de suas atividades¹¹⁴⁸. Especialmente depois de 1964, o seu quadro associativo diminuiu drasticamente em decorrência das aposentadorias e mortes, e também passou a ser corriqueiro o atraso no pagamento das mensalidades. Nem mesmo o auxílio financeiro fornecido pela Viação Férrea no ano de 1964¹¹⁴⁹ e o apoio de deputados federais, como Tarso Dutra e Croacy Cavalheiro de Oliveira, na obtenção de recursos orçamentários conseguiu evitar o definhamento da sociedade.

Como consta nas atas finais da Sociedade Beneficente, dos anos de 1964 a 1969, ficam expostos os motivos da decadência da categoria dos ferroviários no Rio Grande do Sul. E, como isso passou a se refletir nas entidades mutuais, a exemplo da pioneira Associação Humanitária de Socorros Mútuos, denominada “Sociedade Beneficente e Representativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”, a partir de 1954.

¹¹⁴⁶A partir de 1º de maio de 1959 restou apenas o pagamento da modalidade do pecúlio por morte (Conforme consta na Ata Nº. 532, de 2 de setembro de 1962, página 40, da Sociedade Beneficente e Representativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul).

¹¹⁴⁷A falta de recursos financeiros para saldar os compromissos mutuais determinou a adoção da estratégia de obtenção de verbas federais, o que foi providenciado através do Conselho Nacional do Serviço Social, medida muito comum na época, pois a ideia de assistencialismo era compartilhada pelos governos populistas. Para esse fim, a sociedade providenciou seu reconhecimento como entidade de utilidade pública, o que aconteceu através da lei municipal Nº. 769/1958, editada pela Prefeitura Municipal de Santa Maria.

¹¹⁴⁸Como o exposto na Ata Nº. 547, de 30 de junho de 1966, página 51, da Sociedade Beneficente e Representativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

¹¹⁴⁹Recurso de Cr\$ 200.000,00, do montante arrecadado junto aos ferroviários gaúchos para auxiliar flagelados do Paraná no ano de 1963, devolvida pelo governo daquele Estado (Conforme consta nas Atas Nº. 537 e 538, respectivamente de 26 de dezembro de 1963 e de 15 de janeiro de 1964, na página 43, da Sociedade Beneficente e Representativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul).

Se no decorrer dos anos essa sociedade não conseguiu solidez patrimonial e financeira, pois nunca contou como uma sede própria e fundos monetários de porte, tal situação mobilizou permanentemente seu quadro de sócios na busca de recursos através de tómbolas e adoção de contribuição por meio de “livro ouro”. E, assim como começou, também terminou suas reuniões em residências de associados e com número reduzido de contribuintes.

Mesmo assim, essa sociedade mutual tornou-se um exemplo para as demais sociedades congêneres, porque contribuiu para consolidar entre os ferroviários gaúchos o ideal de prestação de “auxílio aos necessitados” e de “recuperação da pessoa humana”, através de uma existência social digna¹¹⁵⁰.

Quanto ao Amparo Mútuo, somente restou o patrimônio do prédio ainda existente na Avenida “Rio Branco” de Santa Maria - o “Palácio Rosado” -, no momento em fase final de venda dos seus últimos espaços. Tal espólio se tornou uma incógnita para os antigos associados, em função da perda de documentação e de interesses privados, os quais vieram a se apropriar do que restou.

Por seu lado a COOPFER ainda existe de fato, mas seu vasto patrimônio foi dilapidado e o quadro de sócios praticamente se extinguiu. No momento possui uma diretoria e alguns poucos funcionários, que administram os espaços dos antigos armazéns centrais e a Casa de Saúde¹¹⁵¹. Porém, as dívidas para com o Ministério da Previdência são consideradas impagáveis, o que inviabiliza qualquer atitude de retomada de suas atividades, em verdade, paralisadas desde o início da década de 1980.

5.3.2 Labor e Pragmatismo Profissional em “Transição”

Em função dos propósitos governamentais em quererem resolver a “questão social” no país, antecipando-se a possíveis atitudes de descontentamento popular, instrumentos políticos como clientelismo e controle sindical, somados às ações de

¹¹⁵⁰Como sempre apontaram em seus objetivos, no decorrer de mais de sessenta anos, com ênfase no apoio às famílias de ferroviários e nos momentos de calamidade pública de âmbito municipal, estadual ou nacional.

¹¹⁵¹Segundo a atual diretoria, ainda restam poucos prédios e terrenos em algumas cidades. A maior parte do patrimônio foi vendido para pagar demandas judiciais de fornecedores e empregados.

modernização da economia nacional, foram adotados na busca da tão desejada “harmonia social” a vigorar no âmbito da sociedade brasileira.

Em que pese os descontentamentos verificados em 1932, 1935, 1938, e mesmo no decorrer da ditadura do Estado Novo, o proletariado e a classe média foram submetidos a certa letargia social e política, situação até certo ponto compreensível pelas “conquistas” auferidas nesse período. Contudo, apatia que não persistiu após 1945, quando os acontecimentos da Guerra Fria e os alinhamentos ideológicos deixaram bem evidentes os posicionamentos divergentes entre as classes sociais e facções políticas da sociedade brasileira. Disso decorrendo, a partir de então, conflitos que colocaram em xeque a tal “harmonia” arranjada durante a “Era Vargas”.

No caso particular dos ferroviários gaúchos, nesse momento já plenamente integrados à “grande família ferroviária da VFRGS” como “funcionários públicos”, disciplinados e parceiros na sedimentação da empresa, e igualmente contemplados com benefícios sociais, a federalização da empresa e a derrocada dos governos populistas exigiram do coletivo profissional a tomada de uma “nova postura”. O período era de transição política no país, e medidas liberalizantes passavam a colocar em perigo as históricas conquistas da “classe ferroviária”¹¹⁵².

Sempre pragmáticos, não lhes interessando cores partidárias ou o perfil dos governantes, mesmo com a crise que se iniciou nos anos 50 do século passado, quando começou a retração dos transportes ferroviários no país, mantiveram as estratégias de mobilização através de greves, pressões parlamentares e condicionamentos de apoios eleitorais. Porém, como muitas das antigas lideranças que aturam nos anos 40 e 50 havia se aposentado, ou mesmo muitos já eram falecidos, começaram a despontar as suas “sociedades assistenciais” como um canal alternativo para reivindicações. Um exemplo disso foi a AFSR, cujo número expressivo de associados e suas boas relações com as autoridades governamentais continuou a assegurar conquistas para a “classe”.

Até pelo menos 1963 foi possível aos ferroviários manter a equiparação de seus salários, com reajustes periódicos que permitiam enfrentar a desvalorização

¹¹⁵²Na atualidade, a percepção que os estudos demonstram é que naquele momento se iniciava no Brasil as posturas de governo neoliberais como contraposição às administrações populistas trabalhistas, bem como uma adequação às novas exigências do imperialismo. Sobre isso ver os trabalhos PEREIRA, Luis Carlos Bresser; WILHEIM, Jorge; SOLA, Lourdes (orgs). **Sociedade e Estado em transformação**. São Paulo: Editora da UNESP; Brasília: ENAP, 1999; RODRIGUES, Marly. **A década de 50: populismo e metas desenvolvimentistas no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994; SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000.

inflacionária. Entretanto, as entidades assistenciais já não conseguiam manter os compromissos sociais e deixavam de ser a opção que tanto contribuiu para o fortalecimento da “classe ferroviária”. O maior exemplo era a COOPFER, e sua crise financeira e econômica infundável.

Como afirma Lucia Regina Kraetzig Ramos, “(...) a revolução de 1964 sucateou não só a Rede, mas também a cooperativa; a cooperativa era uma potência na época e justamente por isso ela foi sucateada. O movimento de resistência só veio muito tempo depois. (...) Hoje a gente sabe o quanto teria sido importante uma resistência naquela época. Esse movimento comunitário é fundamental (...)”¹¹⁵³. Por isso, aos poucos a estrutura de assistência social proporcionada pela COOPFER foi sendo desativada, com a venda de partes do patrimônio e o fechamento de seus armazéns, farmácias, açougues, o que também afetou o funcionamento da “Casa de Saúde”.

Depois de 1964, com a intervenção na RFFSA e nas diversas entidades dos ferroviários, como foi o caso da Cooperativa, aquilo que deixou de ser feito nos anos do populismo – o enxugamento administrativo e operacional – começou a acontecer lentamente, estendendo-se até o início da década de 1990, quando começaram as negociações políticas visando a privatização da empresa.

No dizer do ferroviário aposentado Adão Ledesma de Melo¹¹⁵⁴, referindo-se aos militares que tomaram o poder no Brasil em 1964, “(...) foi um regime de perseguição aos ferroviários. Aqueles que reivindicavam alguma coisa e de que eles não gostavam, algum colega não gostava, a polícia não gostava, eram denunciados graciosamente, sem base, sem prova, sem nada, na firmeza”¹¹⁵⁵. Percepção também compartilhada pelo funcionário público aposentado Augusto Sotero Vinadé, filho de ferroviário: “Os ferroviários tinham muita mobilização e os militares não gostavam de greves. (...) esse foi um dos fatores para que arrasassem a Viação Férrea”¹¹⁵⁶.

Conforme o Coronel da reserva Alexandre Máximo Amendola, que na época foi um dos responsáveis pela prisão e inquéritos contra os ferroviários: “Havíamos chegado

¹¹⁵³Filha de ferroviário (In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**”, 2002, p. 181).

¹¹⁵⁴Atual presidente da massa falida COOPFER.

¹¹⁵⁵In: “**Memória Cidadã: Vila Belga**” (2002, p. 69). Sobre isso, conforme o Jornal **Fora de Pauta** (Santa Maria, Faculdade de Comunicação Social/UFSM, Ano 3, Nº 11, jun. 1998, p. 4), somente em Santa Maria foram presos 55 ferroviários, e um morreu na prisão (Onofre Ilha Dorneles).

¹¹⁵⁶Ibidem, p. 181. Quanto à análise da situação dos ferroviários, posterior a 1964, ver o trabalho de Lima (1998), cujo estudo procura explicar as razões que determinaram a constituição de uma “cultura” ferroviária no país, e seu desmantelamento ao longo dos anos 60, como decorrência das mudanças da forma de recrutamento e da organização interna do trabalho nas empresas ferroviárias.

a um período de extrema anarquia. Aqui em Santa Maria, os comunistas começaram a tomar conta da área ferroviária. Paravam as estradas de ferro e mandavam fechar o comércio quando aconteciam as manifestações. Eles saíam às ruas gritando ‘paredón, paredón’, ameaçando fuzilar, no paredão da rede ferroviária, as pessoas que não fossem a favor das idéias deles”¹¹⁵⁷. Já o ferroviário Alexandre da Cruz (2004, p. 131; 134), em prosa e verso, com indignação resume a questão:

*O motivo que tiveram
Para tudo terminar
Era uma classe unida
Que sabia reivindicar
Lutando pelos seus direitos
Fazendo-se respeitar*

*Isso provocou a ira
Dos demagogos chantagistas
Que iniciaram o desmonte
Por caminhos escravagistas
Liquidaram os nazistas
Mas aqui ficaram os fascistas*

*(...)
Quantos anos economizando para
Para rasgar campos e montanhas
E meia dúzia entregando
Suor e sangue de nossos pais
Uma vida se martirizando*

¹¹⁵⁷NOS porões de Santa Maria. **Diário de Santa Maria**, Santa Maria, 19 jun. 2003, p. 12. Texto de Lara Lemos.

Salários miseráveis

Para a ferrovia surgir

O trabalho e o sacrifício

Para o progresso curtir

Depois de tudo pronto

Os inteligentes destruir

Em função da perda da importância do sistema ferroviário no Brasil ao longo das décadas de 1980 e 1990, e seus reflexos junto aos trabalhadores do setor, pondera Lima (1998, p. 19) que: “(...) a transformação da 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”. Isto é, como conclui Singer (1999, p. 111): “O movimento operário encontra-se diante de um trabalho de Sísifo: suas principais conquistas têm de ser refeitas porque foram alicerçadas em relações de trabalho que a nova revolução industrial e o neoliberalismo estão destruindo”.

Realidade vivida pelos ferroviários no Brasil, que experimentaram por quase um século um mundo do trabalho marcado por evoluções tecnológicas e trabalhistas, contudo não excludente socialmente. Pelo contrário, nesse tempo conseguiram afirmar a tradição da profissão, o que gerou reflexos diretos nas suas condições dignas de sobrevivência.

CONCLUSÃO

Várias profissões foram reunidas para realizar o trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul, executadas por homens e mulheres de diferentes etnias, saberes e posicionamentos sociais, em especial quando das suas atuações na empresa estatal V.F.R.G.S.

Concomitante ao impulso dado pelas ferrovias à economia gaúcha, o setor passou a ser um emulador de oportunidades de trabalho ao nascente proletariado sul-riograndense. Já por outro prisma de reflexão, a reunião de diferentes etnias na constituição de tal força de trabalho, ainda que heterogênea em suas capacitações de labor se demonstrou fundamental para assegurar a constituição do grupo profissional não sectário, pois em nenhum momento encontramos qualquer evidência disso.

Independentemente do enquadramento sempre pronunciado de pertencimento à “classe ferroviária”, expressão que se tornou corriqueira entre esses trabalhadores, a ideia era estabelecer a distinção de outros grupos profissionais no contexto dos setores populares. Ou, servir como forma para o reconhecimento da “família”, da “categoria” ou do “grupo” profissional, designações que são oriundas dos ferroviários, mas também típicas, como no caso de “família ferroviária”, das influências ideológicas dos governos gaúchos e da Igreja Católica, e suas intenções morais e de disciplinarização.

Isso ficou comprovado no decorrer do estudo, seja pela competência e superação de adversidades demonstrada no campo profissional, seja pela capacidade de articular, criar e consolidar meios de sobrevivência material, ou mesmo de afirmação de cidadania. Experiências cotidianas e duradouras que criaram o perfil de “ser” ferroviário, cuja identidade se anunciou em todos os atos que envolveram suas experiências no trabalho ou nos espaços sociais onde interagiram.

Ao congregar milhares de trabalhadores atuantes em diferentes espaços de trabalho e ofícios distintos, a profissão se constituiu, com certeza, num meio de afirmação e ascensão social para esta parcela significativa do proletariado gaúcho. Afinal, trabalhar na VFRGS, além de meio para a obtenção de sobrevivência, também passou a ser condição para o reconhecimento social. Por isso, no decorrer dos anos, o ícone

representado pela sigla “V.F.R.G.S.” ficou tão marcado na sociedade gaúcha, pelos seus serviços e pela repercussão do trabalho de seus profissionais.

Mesmo enfrentando continuadas dificuldades operacionais, na circunscrição das operações de transporte entre 1905 e 1957, no espaço de tempo de meio século a empresa se tornou vital para o desenvolvimento capitalista gaúcho. A principal evidência disso foram as cidades que despontaram como “núcleos ferroviários”, distribuídas pelo interior do Rio Grande do Sul. O exemplo de Santa Maria resumiu o que seria a nova “conquista do Oeste” no Rio Grande do Sul, depois dos episódios de 1801. Tomando-se como ponto de referência essa cidade, outras tantas cortadas por linhas férreas puderam alavancar seus potenciais econômicos, fato que ainda é bastante desconsiderado nas análises históricas.

Nos diferentes espaços que compunham os limites urbanos de Santa Maria, foi possível perceber com muita nitidez as transformações havidas com a presença da empresa e dos trabalhadores ferroviários. Se, de um lado, dimensionamos as precariedades de infraestrutura de bairros e vilas operárias, do outro, percebemos as contribuições que os trabalhadores trouxeram para animar a vida social, econômica, política e cultural da comunidade. Em especial, isso ficou nítido no progresso comercial, das pequenas indústrias e na diversificação de serviços. Com certeza, o mesmo vale para as demais cidades que dispuseram da estrutura do transporte ferroviário no interior do Rio Grande do Sul.

Mesmo sem termos aprofundado a análise das condições e formas de labor nas oficinas, na tração, na via permanente e no movimento, por envolverem dezenas ou centenas de funções, foi possível perceber nessas instâncias as mudanças que acompanharam a evolução tecnológica do setor. O chamado “trabalho especializado” exigiu ao longo dos anos trabalhadores capacitados, realidade que determinou o aprimoramento das atividades ferroviárias. Mas, igualmente, serviu para estabelecer padrões e valores da constituição de uma “elite”, aquela que planejava, gerenciava e orientava tecnicamente o trabalho, e uma “plebe” ferroviária, constituída pela massa operária que atuava no trabalho pesado, e que por isso ficaram conhecidos como “graxeiros”.

Num contexto de dinamismo tecnológico e aumento das demandas sociais, o trabalhador ferroviário teve que se reciclar e se adequar às novas exigências da profissão. Ser um simples “aprendiz” não era suficiente. O operário braçal ficaria, nesse

caso, então, fadado à miserabilidade. Por isso, geralmente o grupo coletivamente tomou posições contrárias a tal perspectiva. Mas, também, muitos não tiveram ou não quiseram desfrutar as oportunidades de capacitação, porque em alguns setores isso não era predicado obrigatório, como os que atuavam nos trabalhos de linha e nos serviços de apoio no tráfego e oficinas.

Já os maquinistas, agentes de estação, telegrafistas, torneiros mecânicos, mestres de linha, eletricitas, caldeireiros, despachantes, engenheiros, entre outros, possuíam alternativas de aprimoramento profissional que a maioria aproveitou. Visaram com isso conseguir melhor enquadramento profissional e obter retribuição proporcional em suas remunerações.

Sem dúvidas, o marco temporal de mudança de tal realidade no mundo do trabalho ferroviário gaúcho foi a greve de 1917. A partir desse ano obtiveram uma série de conquistas, como a diminuição da jornada diária de labor e concessão de férias regulamentares, o que foi coroado com o direito à aposentadoria já a partir de 1923. Momento em que começou a ser sedimentado o “perfil” cidadão dos trabalhadores ferroviários gaúchos, com situações profissionais e políticas discutidas plenamente nos espaços em que atuavam. Portanto, a negativa de politização de dos movimentos de reivindicação profissional é periodicamente contradita no cotidiano.

Nesse contexto, em que pese o grau de coerção profissional sofrida, os ferroviários se mantiveram na trilha do fortalecimento das iniciativas mutuais e assistenciais, as quais após um começo tímido passaram a ter enorme projeção depois de 1920. Exemplo disso foi a pioneira associação humanitária e beneficente criada em 1903 na cidade de Santa Maria, a qual serve como demonstrativo da gama de precariedades que envolviam o trabalho e as condições de sobrevivência dos trabalhadores nas primeiras décadas após a implantação das ferrovias no Rio Grande do Sul.

A partir do Estado Novo o trabalho ferroviário ficou demarcado por medidas de contenção disciplinar e regulatórias das ações no campo profissional. Mas, no caso da VFRGS, a compensação alcançada foi reconhecimento como “funcionários públicos”, o que pode ser visto como o ápice profissional dos ferroviários. Por outro lado, incentivos patrióticos de defesa da nação e a adoção de meios para refrear influências ideológicas consideradas nocivas, fortaleceram a visão governamental de harmonização de classes, o que igualmente afetou esses trabalhadores.

Entretanto, mesmo obtendo garantias sociais e trabalhistas na época em que foram marcantes as influências do “Estado-Providência”, cada vez mais foi aumentada a exigência de formação técnica dos operários. O que, por outro lado, também lhes permitiu avanços na formação educacional e exigência de melhores condições de trabalho e de remuneração.

Nesse sentido, a pesquisa demonstrou que, possivelmente de forma inédita, a cultura de solidarismo profissional e comunitário dos ferroviários do Rio Grande do Sul é única no Brasil, e provavelmente em toda a América Latina. Através da Cooperativa de Consumo construíram uma realidade de assistencialismo autônomo, eficiente e abrangente. No âmbito de ação da COOPFER foram criadas as bases de sustentação econômica, política, moral e cultural, as quais asseguraram as condições necessárias a cada funcionário da VFRGS para desempenhar suas funções de trabalho, bem como para prover o sustento de milhares de famílias. Contando com o apoio do quadro social, a COOPFER conseguiu realmente prover os ferroviários com tudo aquilo desejado então pelo conjunto das camadas populares.

Uma das razões desse “sucesso” alcançado foi a permanente capacidade de equilibrar os diferentes interesses profissionais e políticos do pessoal ferroviário. Isto é, autonomia profissional e associativa conjugada com entendimentos perante à VFRGS e governos estaduais. O que se apresentou como ponto crucial na questão de posicionamento profissional, pois, considerando-se os demais casos análogos, a interferência direta das empresas concessionárias no gerenciamento das cooperativas ferroviárias nos outros Estados do Brasil foi sempre uma realidade.

Em nosso entendimento, entre as grandes obras realizadas pela COOPFER, certamente a mais significativa aconteceu no setor educacional. Mesmo tendo contado com uma estigmatizada influência católica, e, reafirme-se, julgada como positiva pelos ferroviários, dispuseram esses trabalhadores de educação básica nas diferentes regiões do Rio Grande do Sul. Iniciativa ímpar se comparada às demais realidades dos segmentos populares, especialmente se considerados os resultados alcançados pelas “aulas de alfabetização”, “escolas turmeiras” e “escolas de artes e ofícios”.

A possibilidade de alfabetização maciça dos ferroviários e seus familiares, aliadas às boas condições de alimentação e saúde, pelos serviços disponibilizados pela COOPFER, foram os fatores determinantes para afirmação cidadã desses trabalhadores.

Da mesma forma que a COOPFER, porém numa práxis de assistencialismo mutual complementar, tanto as sociedades de “Amparo Mútuo”, como foi especialmente a de Santa Maria, e a “Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses” de Porto Alegre, contribuíram igualmente para o amparo familiar e solidarismo profissional ferroviário.

Já em relação às experiências e atuações políticas dos ferroviários, elas demonstram que ao longo dos anos foram fundamentais para o fortalecimento profissional, como no caso das greves. O que geralmente aconteceu com a simpatia e apoio da comunidade dos núcleos ferroviários, bem como de várias instâncias do poder político local e estadual.

O que aparentemente poderia ser entendido como um paradoxo, de absenteísmo forçado pelas coerções estatais, da Igreja Católica ou da orientação das suas entidades assistenciais, na verdade isso não se demonstrou na prática. Apenas o anticomunismo foi elemento ideológico que sensibilizou a maioria dos ferroviários, ao contrário das escolhas partidárias que sempre pautaram suas decisões individuais.

Independente de sempre ter havido a negação a qualquer tipo de alinhamento político ou religioso, ao contrário do que aconteceu noutras partes do Brasil como trabalhadores de ferrovias, especialmente em relação ao Partido Comunista, ou aos partidos regionalmente dominantes, no Rio Grande do Sul foi notória a simpatia que os ferroviários tiveram em sua trajetória pelo republicanismo positivista, representado pelo *borgismo* e *varguismo*, bem como pelo *trabalhismo* depois de 1945.

Especialmente através da Coligação Ferroviária e da União dos Ferroviários Gaúchos, demonstraram a necessidade de organização política como meio de preparar e fortalecer suas lutas profissionais. Nos eventos protagonizados por essas entidades, pontuaram posições trabalhistas, nacionalismo econômico e denúncia da situação de precariedades dos demais trabalhadores assalariados. Portanto, expressaram posições políticas como grupo profissional, mesmos que não pronunciadas como assumidas pelas suas entidades representativas.

Para alargar esses espaços de ação política, a estratégia de contar com candidatos nos pleitos eleitorais, através de pessoas oriundas dos próprios quadros funcionais da VFRGS, se demonstrou profícua. Os níveis de apoio representados por vereadores, deputados, senadores e autoridades estaduais foram marcantes nas articulações pragmáticas do grupo profissional. Isso também se demonstrou pelo

prestígio que possuíam junto a Secretários de Estado e Ministros, e até mesmo junto aos Governadores e Presidentes da República.

Nem mesmo as constantes desavenças acontecidas por motivos políticos ou por vaidades de pretensos líderes, especialmente em função das injunções comunistas, afetaram a capacidade de mobilização política dos ferroviários gaúchos. Numa perspectiva sempre presente de unidade e harmonia pelo bem do grupo profissional, com a direção da VFRGS isso ficou ainda mais evidente. Estava claro para os ferroviários que a empresa fortalecida era fundamental para a manutenção de seus empregos. Por isso, pautando-se pela via pragmática de ação, procuraram evitar a depredação de patrimônios públicos ou atacar diretores e prepostos ferroviários, contudo, nunca terem deixado de reivindicar direitos profissionais.

Também do “greivismo” podemos concluir que os sucessivos movimentos paredistas trouxeram maiores benefícios do que perdas, pelo menos até o final dos anos da década de 1950. Isso ficou comprovado nas vantagens auferidas, que foram além dos ganhos pecuniários e previdenciários, porque geraram estabilidade empregatícia e alcançaram aposentados, pensionistas e familiares em geral dos ferroviários.

No contexto de suas constantes mobilizações, outra evidência a ser destacada foi a participação constante de suas esposas ou companheiras desde os primeiros momentos da profissão. Participação que as tornou pioneiras nas lutas de valorização da cidadania no contexto popular gaúcho, evidência que necessita ser reavaliada e aprofundada pelos estudos acadêmicos.

Essa dinâmica ferroviária gaúcha teve novos desdobramentos a partir de 1945, situação determinada pela estagnação dos investimentos no transporte ferroviário no Brasil, fato que se materializou com a federalização da VFRGS em 1957. As “ameaças” ao transporte ferroviário no Brasil e as novas diretrizes governamentais de priorização e incentivos maciços ao setor rodoviário, ocasionaram a falta de novos investimentos no setor. Assim, além das afirmadas intenções comunistas, também os interesses da economia liberal se pronunciaram.

Com isso, as dificuldades que atingiram as empresas concessionárias estaduais, e por sua vez a VFRGS, também se refletiram no coletivo profissional. A partir de então, teve início o “esvaziamento” da profissão ferroviária no Brasil, como se nota especialmente no final dos anos da década de 1950, quando se dá a retração dos

transportes ferroviários. Situação que trouxe, paulatinamente, a perda de importância da profissão.

Como constatação derradeira, podemos afirmar que os trabalhadores ferroviários que atuaram na Viação Férrea do Rio Grande do Sul se valeram do absenteísmo político como tática para a conquista de espaços de inserção da categoria profissional em diferentes *lócus* da sociedade gaúcha. Isso, somado à inegável capacidade laboral, parece ter sido uma posição decisiva para a afirmação profissional. O mesmo valendo para as interações sociais, sempre conjugadas às iniciativas de cunho assistencial e mutual.

Assim, espera-se que o conjunto dos assuntos tratados na presente pesquisa venha a contribuir para inserir com maior evidência os trabalhadores ferroviários no cenário dos estudos acadêmicos que tratam da história dos trabalhadores sul-riograndenses, abrindo com isso novas perspectivas de interpretação. Da mesma forma, com o propósito de averiguação e comparação, que a tese motive novas pesquisas sobre as diferentes realidades laborais ferroviárias no Brasil e América Latina, em função das proximidades culturais existentes e da historicidade peculiar a cada uma delas.

REFERÊNCIAS E OBRAS CONSULTADAS

ABRAMOWICZ, Betty S. **O que todo cidadão precisa saber sobre greves**. São Paulo: Global, 1985.

ALBUQUERQUE, Adolpho Gomes. **Guia Prático do Engenheiro de Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: [s.ed.], 1913.

ALONSO, Antonio. **El movimiento ferrocarrilero en México**. Cidade do México: Editorial Era, 1979.

AMADO, Janaína. História e Região: Reconhecendo e Construindo Espaços. In: SILVA, Marcos A. (coord.). **República em migalhas: história regional e local**. São Paulo: Marco Zero, 1990.

AMARAL, Áttila do. **Primórdios do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1970.

ANTUNES, Ricardo. **Classe operária, sindicatos e partidos no Brasil. Um estudo sobre a consciência de classe – da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 1990.

_____. **Os Sentidos do Trabalho. Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 6ª reimp. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

ARENDT, Hannah. **Entre o passado e o futuro**. 5. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001. Debates – política.

AS ELEIÇÕES NO RIO GRANDE DO SUL (1945-1978). Porto Alegre: Ed. Síntese, [197?].

ATTLEE, Clement. **Bases e fundamentos do trabalhismo**. Brasília: Instituto Teotônio Vilela, 1998.

AXT, Gunter. **Gênese do estado burocrático-burguês (1889-1929)**. São Paulo: USP, 2001. Tese (Doutorado em História Social), Universidade São Paulo, 2001.

_____. O governo Getúlio Vargas no Rio Grande do Sul (1929-1930) e o setor financeiro regional. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, nº. 29, 2002.

BAK, Joan L. Labor, Community, and the Making of a Cross-Class Alliance in Brazil: The 1917 Railroad Strikes in Rio Grande do Sul. **Hispanic American Historical Review**, nº. 78/2, mai 1998, p. 179-227.

BANDEIRA, Moniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil: dois séculos de história**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973.

_____. **O Governo João Goulart – As lutas sociais no Brasil (1961-1964)**. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

BARRETO, Álvaro Augusto de Borba. Os conflitos entre Círculos Operários e FORGS. **Cadernos do ISP**, Pelotas, Editora Universitária UFPel, nº. 9, p. 13-40, dez. 1996.

_____. Os Partidos Operários e as Eleições de 1934 no Rio Grande do Sul. **Cadernos do ISP**, Pelotas, Editora Universitária UFPel, nº. 11, p. 49-64, dez. 1997.

BELÉM, João. **História do município de Santa Maria – 1793-1933**. 3. ed. Santa Maria: Editora da UFSM, 2000.

BELFIORE-WANDERLEY, Mariângela; BÓGUS, Lucia; YAZBEK, Maria Carmelita (orgs.). **Desigualdade e a questão social**. São Paulo: EDUC, 2000.

BELTRÃO, Romeu. **Cronologia Histórica de Santa Maria e do Extinto Município de São Martinho – 1787-1930**. 2. ed. Santa Maria: s. ed., 1979.

BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. **PTB e trabalho: partido e sindicato em São Paulo (1945-1964)**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BENHAMOU, Jean; LEVECQUE, Alette. **La Mutualité**. Paris: Presses Universitaires de France, 1983.

BILHÃO, Isabel A. A FAMÍLIA E O MOVIMENTO OPERÁRIO: a anarquia dentro de casa. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUCRS, v. 22, Nº. 2, p. 195-210, dez. 1996.

BODEA, Miguel. **A greve de 1917 e as origens do trabalhismo gaúcho: ensaio sobre o pré-ensaio de poder de uma elite política dissidente a nível nacional**. Porto Alegre: LP&M, 1980.

_____. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1992.

BOMENY, Helena. Novos Talentos, Vícios Antigos: os renovadores e a política educacional. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 6, nº. 11, 1993.

BONAVIDES, Paulo; AMARAL, Roberto. **Textos políticos da história do Brasil – V. 3**. Brasília: Senado Federal, 1996.

BONAVIDES, Paulo. O Estado Social e a Tradição Política Liberal do Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, UFMG, nº. 53, jul. 1981.

BONOTTO, Luiz Carlos. **Santa Maria nos trilhos da modernidade: uma experiência ferroviária (1885-1931)**. Santa Maria: UFSM, 2003. Dissertação (Mestrado em Integração Latino-Americana), Universidade Federal de Santa Maria, 2003.

BOSI, Alfredo. **Dialética da Colonização**. São Paulo: Editora Schwarcz Ltda, 2001.

BOUDON, Raymond. **A desigualdade das oportunidades: a mobilidade social nas sociedades industriais**. Brasília: UNB, 1981.

BOURDIEU, Pierre. **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

_____. **Sociologia**. São Paulo: Ática, 1983. Organizador [da coletânea] Renato Ortiz; tradução de Paula Montero e Alícia Auzmendi.

_____. **A Economia das Trocas Simbólicas**. 5. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1999. Ciências Sociais - Estudos; Introdução, organização e seleção de Sergio Miceli.

_____. **Raisons Pratiques. Sur la théorie de l'action**. Paris: Éditions Du Seul, 1994.

_____. **O Poder Simbólico**. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

BRAQUEDANO, Rafael. Anatomia do Anticomunismo. **Estudos**, Porto Alegre, p. 35-43, jan - mar. 1963.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. **Histórico das Ferrovias**. Brasília/DF. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br>>. Capturado em 12 ago. 2003.

BRAVO, Miguel Angel Herrera. **Memórias de um ferrocarrilero**. VI Encuentro de Investigadores del Ferrocarril, Jalapa (San Luís Potosí)/México, 6 nov. 2002. Disponível em: <http://www.universidadabierta.edu.mx/Biblio/H/HerreraMiguel_MemoriasFerrocarrilero.htm>. Capturado em 29 abr. 2004.

BRINA, Helvécio Lapertosa. **Estradas de Ferro**. Belo Horizonte: Ed. da Universidade de Minas Gerais, 1983, v. 1 e 2.

BUCHMANN, Ernani. **Quando o Futebol Andava de Trem – Memória dos Times Ferroviários Brasileiros**. Curitiba/PR: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

BURKE, Peter (org.). **A Escrita da História: novas perspectivas**. 2. ed. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

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

CAMARGO, Aspásia. AS GERAÇÕES POLÍTICAS E A TRANSIÇÃO BRASILEIRA. **Dados – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v.30, nº. 1, p. 5-28, 1987.

CANO, Wilson. **Reflexões sobre o Brasil e a nova (des) ordem Internacional**. São Paulo: FAPESP, 1995.

CAPPA, Josmar Gilberto. **Passado e presente do sistema de relações de trabalho no Brasil**. São Paulo: LTR, 2000.

CAPELATO, Maria Helena Rolim. **Multidões em cena. Propaganda política no varguismo e no peronismo**. Campinas/SP: Papyrus, 1998.

CAPELATO, Maria Helena Rolim; DUTRA, Eliana Regina de Freitas. REPRESENTAÇÃO POLÍTICA. O RECONHECIMENTO DE UM CONCEITO NA HISTORIOGRAFIA BRASILEIRA. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; MALERBA, Jurandir (orgs.). **Representações: contribuição a um debate transdisciplinar**. Rio de Janeiro: Papyrus, 2000, p.227-267.

CARDOSO, Ciro Flamarion. **Uma Introdução à História**. 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). **Domínios da História. Ensaios de Teoria e Metodologia**. 7. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Cap. 17 – História e Análise de Textos, p. 375-399.

CARDOSO, Ciro Flamarion; MALERBA, Jurandir (orgs.). **Representações: contribuição a um debate transdisciplinar**. Rio de Janeiro: Papyrus, 2000.

CARDOSO, Edmundo. **História da Comarca de Santa Maria: 1878-1978**. Santa Maria: Pallotti, 197(?).

CARONE, Edgard. **A Primeira República (1889-1930): Texto e Contexto**. 3. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1976.

_____. **A República Velha: Instituições e Classes Sociais (1889-1930)**. 4. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1978.

_____. **Classes sociais e movimento operário**. São Paulo: Ática, 1989.

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

CARVALHO, Cid Vasconcelos de. **O TREM EM CAMOCIM: MODERNIZAÇÃO E MEMÓRIA**. Fortaleza: UFC, 2001. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade Federal do Ceará, 2001.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CASAL, Cecília; LLANOS, Susana. “**El Ferrocarril y su Mundo**” **Basavilbaso (1947-1993)**. Disponível em: <<http://www.ciudadebasalvilbsao.com.ar/historiafem.htm>>. Capturado em 29 abr. 2004.

CASSEL, Lenir. **A Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul de 1913 a 1960, em Santa Maria**. Santa Maria: FIC, 1981. Monografia (Curso de Especialização em História e Administrativa do Brasil), Faculdade de Filosofia Ciências e Letras “Imaculada Conceição”, 1981.

CASTELLI, Blas Jose. **Mutualismo y Mutualidades**. Buenos Aires: INTERCOOP – Editora Cooperativa Ltda., 1985.

CASTRO, Pedro. **Greve: Fatos e Significados**. São Paulo: Ática, 1996.

CATTANI, Antonio David. **A ação coletiva dos trabalhadores**. Porto Alegre: SMCultura/Palmarinca, 1991.

CERDÁ y RICHART, Baldomero. **História y Douctrina del Mutualismo**. Barcelona: BOSCH - CASA EDITORIAL, 1943.

CHACON, Vamireh. **História dos Partidos Brasileiros: discurso e práxis dos seus programas**. 3. ed. amp. atualiz. Brasília: Editora da UNB, 1998.

CHARTIER, Roger. **A História Cultural entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.

CHAUVEAU, Agnès; TÉTART, Phillipe (orgs.). **Questões para a história do presente**. Bauru/São Paulo: EDUSC, 1999.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. **PELOS CAMINHOS DA MARIA FUMAÇA: o trabalhador ferroviário – formação e resistência pelo trabalho**. Belo Horizonte: UFMG, 1989. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Federal de Minas Gerais, 1989.

CORSI, Francisco Luiz. **Estado Novo: política externa e projeto nacional**. São Paulo: Editora da UNESP/FAPESP, 2000.

CORTES, Soraya M. Vargas. Técnicas de Coleta e Análise Qualitativa de Dados. **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRGS, IFCH, v.9, p. 11-47, 1998.

COSTA, Firmino. **Terra de Vila Rica: Contribuição ao Estudo da História do Município de Júlio de Castilho**. Júlio de Castilhos: Prefeitura Municipal de Júlio de Castilhos, 1991.

COSTA, Paulo Roberto Neves. **Democracia nos anos 50: burguesia comercial, corporativismo e parlamento**. São Paulo: HUCITEC, 1998.

COSTA BEBER, Cirilo. **Santa Maria 200 Anos: história econômica do município**. Santa Maria: Pallotti, 1998.

CRUZ, Alexandre da. **A história da Viação Férrea em Santa Maria: memórias de um aposentado**. Santa Maria: [s.e.], 2004.

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.

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O segundo governo Vargas – 1951/1954: democracia, partido e crise política**. São Paulo: Ática, 1992.

DAUDT FILHO, João. **Memórias**. 3. ed. Rio de Janeiro: s.ed., 1949.

_____. _____. 4. ed. Santa Maria: Ed. UFSM, 2003.

DHARENDORF, Ralf. **As classes e seus conflitos na sociedade industrial**. Brasília: UNB, 1982.

DE BONI, Luis A.; COSTA, Rovilio. **FAR LA MÉRICA. A PRESENÇA ITALIANA NO RIO GRANDE DO SUL**. Porto Alegre: RIOCELL, 1991. v.III.

DELGADO, Lucila de Almeida Neves. P.T.B. – Sindicato – Estado: Autonomia ou Interdependência? **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte: UFMG, nº. 65, jul.1987.

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: Editora Rios, 1986.

DIAS, Romualdo. **Imagens de Ordem: a doutrina católica sobre a autoridade no Brasil (1922-1933)**. São Paulo: Editora da UNESP, 1996. Prismas.

DIEESE. **Anuário dos Trabalhadores Dieese/2000-2001 – Salário Mínimo**. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/anu/2001/3/pg48-50.pdf>>. Capturado em 08 dez. 2002.

DIEHL, Astor Antonio. **Círculos Operários no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: EDIPUC/RS, 1990.

DONIDA, Domingos A. Fundação do Sindicalismo Cristão na França. **Estudos – Revista Brasileira de Filosofia e Cultura**, Porto Alegre, Associação dos Professores Católicos do Rio Grande do Sul, nº. 2, Fac. 92, p. 38-58, abr-jun. 1964.

DOYON, Louise M. La Organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955. **DESARROLLO ECONOMICO**, Buenos Aires, vol. XXIV, nº. 94, 1984, p. 01-49. Disponível em: <<http://www.educ.ar>>. Capturado em 29 abr. 2004.

DUBY, Georges e PERROT, Michele. **História das Mulheres no Ocidente. V. 3 - Do Renascimento à Idade Moderna**. Porto: Afrontamento, 1991.

DUTRA, Eliana de Freitas. **O ardil totalitário: imaginário político no Brasil dos anos 30**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ; Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1997.

ELIAS, Norbert Elias. **O Processo Civilizador – Uma história dos costumes**. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

ENCICLOPÉDIA HISTÓRIA DAS CIVILIZAÇÕES. São Paulo: Abril Cultural, 1975, v.IV.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder. Formação do patronato político brasileiro**. 3. ed. rev. São Paulo: Globo, 2001.

FAUSTO, Boris. **Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920)**. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

FAVARIN, Magale. **A Política no Município de Santa Maria na Época do Segundo Governo Vargas (1951-1954)**. Santa Maria: UFSM, 1999. Monografia (Curso de Especialização em História do Brasil), Universidade Federal de Santa Maria, 1999.

FÉLIX, Loiva Otero. **Coronelismo, borgismo e cooptação política**. 2. ed. ver. ampl. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1996.

FERNANDES, Florestan. **Mudanças Sociais no Brasil: aspectos do desenvolvimento da sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Difel, 1979.

FERREIRA, Jorge Luiz. **Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular (1930-1945)**. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

_____. **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FICKER, Sandra Kuntz; RIGUZZI, Paolo (coords.). **Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz**. México: Universidade Autónoma Metropolitana de Xochimilco, Ferrocarriles Nacionales de México Y Colegio Mexiquense, 1996. Resenha de Juan Carlos Sola Corbacho, publicada em Revista de História Econômica, XVI, 1/1998. Disponível em: <<http://www.oficinaonline.com/amhe/resenas/article.nhtm/?uid=10008>>. Capturado em 04 mai. 2004.

FIGUEIREDO, Vilma Dominga Monfardini. **A questão ferroviária no Brasil**. Santa Maria: FIC, 1986. Monografia (Graduação em História), Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras "Imaculada Conceição", 1986.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Vargas: O capitalismo em construção – 1906-1954**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

FONTOURA, Amaral. Profissão e Reestruturação Social. **Serviço Social – Revista de Cultura Social**, São Paulo, ano X, nº. 55-56, p. 45-70, jan-mar; abr-jun. 1950.

FORTES, Alexandre. Da solidariedade à assistência: estratégias organizativas e mutualidade no movimento operário de Porto Alegre na primeira metade do século XX. **Cadernos AEL**, Campinas, UNICAMP, v.6, nº. 10/11, p.173-218, 1999.

FORTES, Alexandre et al. **Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho**. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 1999.

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Batista. **História Administrativa, Judiciária e Eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1963.

FORTES, Ariosto Borges. **Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: 1964 (datil).

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 9. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1990.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Júlio de Castilhos e sua época**. 3. ed. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1996.

_____. O Meio Rio-Grandense e o Nascimento da Faculdade de Medicina. **Suplemento Especial do Caderno de Sábado do Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 22 jul.

1978. Disponível em <<http://www.famed.ufrgs.br/historia/omeio.htm>>. Capturado em 21 mar. 2005.

FRENCH, John D. A História latino-americana do trabalho hoje: Uma reflexão autocrítica. **HISTÓRIA UNISINOS**/ Centro de Ciências Humanas – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – v.6, nº. 6 – São Leopoldo, UNISINOS, p. 11-28, 2002.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **A política social brasileira – 1930-1964: evolução institucional no Brasil e no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FEE, 1983.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **NORMAS TÉCNICAS PARA O TRABALHO CIENTÍFICO**. Explicitação das Normas da ABNT. 11. ed. Porto Alegre: [s.e.], 2002.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 21. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1986.

GARCIA, Liliana dos Reis. **Companhia Paulista de Estrada de Ferro – Trabalho e Vida Operária: 1930 – 1940**. Campinas/SP: UNICAMP, 1992. Doutorado (História), Universidade Estadual de Campinas, 1992.

GOMES, Ângela M. de Castro. Silêncio e Orações: as relações Estado, Igreja e Classe Trabalhadora no pós 34. **Religião & Sociedade**, Rio de Janeiro, v. 14, nº. 2, p. 88-110, 1987.

_____. **A invenção do trabalhismo**. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1988.

GOMES, Ângela M. de Castro; D'ARAÚJO, Maria Celina. **Getulismo e Trabalhismo**. São Paulo: Ática, 1989.

GONÇALVES, Lisianne Zago. **Literatura e artes nos anos 30: registros do boletim Lanterna Verde**. Santa Maria: UFSM, 2001. Dissertação (Mestrado em Letras), Universidade Federal de Santa Maria, 2001.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. Tradução de Geraldo Gerson de Souza.

GRACIOLLI, Edílson J.; SÓRIA E SILVA, Sidartha. **“Os novos paradigmas do trabalho e a mutação do sindicalismo”**. Disponível em <www.race.nuca.ie.ufrj.br/sep/eventos/enc2002>. Capturado em 25 ago. 2003.

GUAJARDO, Guilherme. **La bibliografía sobre los ferrocarriles mexicanos em los noventa**. México em el Tiempo, set-out 1998. Disponível em: <http://www.mexicodesconocido.co.mx/espanol/cultura_y_sociedade/atctividades_economicas/>. Capturado em 29 abr. 2004.

HABER, William. **Panorama do trabalhismo americano**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1973.

HARDMANN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

HARRES, Marluza M. DISCIPLINA E TRABALHO: administração de iniciativa na V.F.R.G.S. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC/RS, v.22, nº.2, p. 111-127, dez. 1996.

_____. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). **HISTÓRIA UNISINOS**/ Centro de Ciências Humanas – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – v.6, nº.6 – São Leopoldo, UNISINOS, p. 219-250, 2002.

HILLIG, Silvana Grunewaldt. **Entre trilhos e sob rodas – racionalização, disciplinarização e resistências – Rio Grande do Sul (1920-1949)**. São Paulo: PUC, 2005. Doutorado (História Social), Pontifícia Universidade Católica, 2005.

HOBSBAWM, Eric. **Mundos do Trabalho**. 2. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 1988.

_____. **Era dos Extremos – o breve século XX – 1914-1991**. 2. ed. 18. reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

HOCHMAN, Gilberto. Regulando os Efeitos da Interdependência: sobre as relações entre saúde pública e a construção do Estado (Brasil 1910-1930). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 6, nº. 11, 1993, p. 40-61.

HOROWITZ, Joel. Ideologias Sindicales y políticas Estatales em la Argentina, 1930-1943. **DESARROLLO ECONOMICO**, Buenos Aires, vol. XXIV, nº. 94, 1984, p. 01-29. Disponível em: <<http://www.educ.ar>>. Capturado em 29 abr. 2004.

_____. Los Trabajadores Ferroviários em la Argentina (1920-1943). **DESARROLLO ECONOMICO**, Buenos Aires, vol. XXV, nº. 99, 1985, p. 01-32. Disponível em: <<http://www.educ.ar>>. Capturado em 29 abr. 2004.

HORTA, José Silvério Baía. **O hino, o sermão e a ordem do dia – educação no Brasil (1930-1945)**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1994.

HUNT, Lynn. **A Nova História Cultural**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001. Tradução de Jefferson Luiz Camargo.

IANNI, Octavio. **A Formação do Estado Populista na América Latina**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

INÁCIO, Paulo César. **TRABALHO, FERROVIA E MEMÓRIA: A experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário**. Uberlândia/MG: UFU, 2003. Dissertação (Programa de Mestrado em História), Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

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

_____. Causas que influíram na implantação do ensino superior em Santa Maria. **Ciências Sociais e Humanas**. Santa Maria, UFSM/CCSH, v. 8, nº.2, p.75-101, jul-dez. 1985.

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. da UFSM, 2000.

JORGE, Fernando. **Getúlio Vargas e o seu tempo: um retrato com luz e sombra**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1985, v.1. Coleção Coroa Vermelha – Estudos Brasileiros, v. 7.

JUNQUEIRA, Mary Anne. **Ao Sul do Rio Grande – imaginando a América Latina em Seleções: oeste, wilderness e fronteira (1942-1970)**. Bragança Paulista /SP: EDUSF, 2000.

KICKHOFEL, Oswaldo. **Catedral do Mediador – Igreja Episcopal Anglicana do Brasil**. Porto Alegre/ Santa Maria: EDItrês/Pallotti, 2000. Projeto Memória.

KLIEMANN, Luiza Helena S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “Ordem E Progresso”. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC, v.2. dez. 1977.

_____. 1917: CONVERGÊNCIA DE INTERESSES, GOVERNO AUTORITÁRIO E MOVIMENTOS OPERÁRIOS. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC, v. II, p. 235-238, 1980.

KOCH, Adolar. O Processo de Industrialização na República Nova. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC, v. II, nº. 1-2, p.123-136, jul -dez. 1981.

KONRAD, Diorge Alceno. A Greve dos Ferroviários de 1936. **A Razão**, Santa Maria, p. 2, 20 jul. 2005.

KOSELLECK, Reinhart. Uma História dos Conceitos: problemas teóricos e práticos. **Estudos Históricos**, v. 5, nº. 10, 1992, p. 134-146.

LAMOUNIER, Bolívar. **Os Grandes Líderes - Getúlio**. São Paulo: Nova Cultura, 1988.

LAUERHASS JR., Ludwig. **Getúlio Vargas e o triunfo do nacionalismo brasileiro**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1986.

LE GOFF, Jacques; Nora, Pierre. **História: Novas Abordagens**. 3. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1988.

LE MOS, César de Miranda. **A formação da classe ferroviária: identidade e cultura na construção do ideário nacional**. Rio de Janeiro: UERJ, 2000. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual do Rio Janeiro, 2000.

LENHARO, Alcir. **Sacralização da Política**. Campinas/SP: Papirus/Editora da UNICAMP, 1986.

LEVINE, Robert M. **Pai dos Pobres?: O Brasil e a era Vargas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. Tradução de Anna Olga de Barros Barreto.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A MÁQUINA, TRAÇÃO DO PROGRESSO – MEMÓRIAS DA FERROVIA NO OESTE DE MINAS: ENTRE O SERTÃO E A CIVILIZAÇÃO (1880-1930)**. Belo Horizonte: UFMG, 2003. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.

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. Disponível em: <<http://pessoal.bridge.com.br/sindicalismo/SBS.html>>. Capturado em 06 dez. 2003.

LIMA JUNIOR, Olavo Brasil (org.). **O Balanço do Poder**. Rio de Janeiro: IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1990.

LONER, Beatriz A. Quarto Congresso Operário do Rio Grande do Sul (1928). **Cadernos do ISP**, Pelotas, UFPel, nº. 11, dez. 1997.

_____. O canto da sereia: os operários gaúchos e a oposição na República Velha. **HISTÓRIA UNISINOS**/ Centro de Ciências Humanas – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – v.6, nº.6 – São Leopoldo, UNISINOS, p. 97-125, 2002.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul**. Barcelona/Espanha: UPC, 2003. Tese (Doutorado), Universidade Politécnic da Catalunha, 2003.

LÓPEZ, Rafael Quintero. O debate atual sobre o populismo. In: **A construção da democracia na América Latina: estabilidade democrática, processos eleitorais, cidadania e cultura política**. Organizado por Marcello Baquero, Henrique Carlos de Oliveira de Castro e Rodrigo Stumpf González. Porto Alegre/Canoas: Ed. Universidade/UFRGS/Centro Educacional La Salle de Ensino Superior, 1998.

LORD, Lucio (Eckert, Cornélia – Orientação). **Nascidos na beira do trilho: um estudo antropológico na Vila dos Ferroviários/Porto Alegre, RS**. Porto Alegre: Banco de Imagens e Efeitos, PPGAS/UFRGS, 2001 (Iluminuras; nº. 46).

LOVE, Joseph L.. **O regionalismo Gaúcho e as Origens da revolução de 1930**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1975.

LÖWY, Michel. **Ideologias e Ciência Social: elementos para uma análise marxista**. 10. ed. São Paulo: Cortez, 1995.

LUCA, Tânia Regina de. QUESTÃO DE HONRA: A GREVE DOS FERROVIÁRIOS DA COMPANHIA PAULISTA, 1906. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC, v. XII, nº.1, p. 69-91, jul. 1986.

_____. **O sonho do futuro assegurado. Mutualismo em São Paulo**. São Paulo: Contexto, 1990.

LUCAS, Maria Elizabeth. Legislação Social e Independências Ideológicas no Movimento Operário Gaúcho (1930-1937). **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUC/RS, v.VII, nº.1-2, p. 149-158, jul - dez. 1981.

- LYOTARD, Jean-François. **A condição pós-moderna**. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1989.
- MACHADO, Antônio Carlos. **BOCA DO MONTE: Pequeno Ensaio da História Humana de Santa Maria**. Santa Maria: Imprensa Universitária - UFSM, 1982.
- MACIEL, Maria Eunice de Souza. **A greve dos ferroviários em outubro de 1917: um momento de conflito na República Velha Gaúcha**. Porto Alegre: IFCH/UFRGS, 1980. Monografia (Especialização em História do Rio Grande do Sul), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1980.
- MALATIAN, Teresa Maria. **Os Cruzados do Império**. São Paulo: Contexto; Brasília: CNPq, 1990. Série república.
- MANFRIM JÚNIOR, Moacyr. **Caixas de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários: Um modelo Previdenciário Exclusivo (1923-1933)**. Campinas/SP: UNICAMP, 1998. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual de Campinas, 1998.
- MARAM, Sheldon Leslie. **Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro – 1890-1920**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- MARÇAL, João Batista. **Primeiras Lutas Operárias no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1985.
- _____. **Comunistas Gaúchos – A Vida de 31 Militantes da Classe Operária**. Porto Alegre: Tchê, 1986.
- MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter (orgs.). **Santa Maria: Relatos e impressões de viagens**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.
- MARX, Karl. **Formações Econômicas Pré-Capitalistas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- MÁXIMO, Irmão Urbano. **Irmão Estanislau José – Apóstolo dos Ferroviários: resumo biográfico**. Porto Alegre: EPECÊ, 1979.
- MÉDARD, Jean-François. Le Rapport de Clientéle – du phénomène social à l'analyse politique. **Revue Française de Cience Politique**, 1976, nº.1, V. 26, fev. 1976, p. 103-131.
- MEDEIROS, Roberto Sabóia de. CONSIDERAÇÕES PARA UM BALANÇO NA SITUAÇÃO DO TRABALHADOR. **Serviço Social – Revista de Cultura Social**, São Paulo, ano IX, nº. 53, p. 5-14, jun -set . 1949.
- MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O Espaço do Imaginário e o Imaginário do Espaço: A Ferrovia em Santa Maria, RS**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.
- MELLO, Victor de Andrade. **LAZER E CAMADAS POPULARES: REFLEXÕES A PARTIR DA OBRA DE EDWARD PALMER THOMPSON**. Disponível em

<<http://www.lazer.eefd.ufrj.br/producoes/thompson.art.movimento.pdf>> Capturado em 21 mar. 2005.

MILL, John Stuart. **Capítulos sobre o socialismo**. São Paulo: Editora da Fundação Perseu/Abramo, 2001. Coleção Clássicos do Pensamento Radical.

MORAES, João Quartim de (org.). **História do marxismo no Brasil**. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 1998, v. III.

MORAES FILHO, Evaristo. **O Socialismo Brasileiro/** Seleção e introdução de Evaristo Moraes Filho. Brasília: Instituto Teotônio Vilela, 1998.

MOSCOSO, Alexandre. **Alimentação do Trabalhador**. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Propaganda e Educação Sanitária, 1940. Coleção SPES – 6, M.E.S. -. D.N.S.

MÜLLER, Geraldo. A Economia política Gaúcha dos Anos 30 aos 60. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

MÜLLER, João Carlos. As Caixas Rurais e a Obra Monumental de seu Fundador: Origem, Histórico e Evolução. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Maria**, Santa Maria/RS, nº. 2, ano II, 1963.

MUNAKATA, Kasumi. **A Legislação Trabalhista no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

NARDI, Oni et al. **O HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO ESPACIAL DO BAIRRO ITARARÉ NO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA/ RS**. Relatório de pesquisa desenvolvida na disciplina de Prática de Pesquisa em Geografia Humana, Centro de Ciências Naturais e Exatas, UFSM, 2003 Disponível em: <http://www.cibergeo.org/agbnacional/VICBG-2004/Eixo1/E1_069.htm>. Capturado em: 09 ago. 2004.

NEVES, Lucila de Almeida. Memória, História e Sujeito: Substratos de Identidades. **História Oral. Revista da Associação Brasileira de História Oral**, São Paulo, USP – Depart. História/FFLCH, nº. 3, p.109-127, jun. 2000.

NUNES, Edson. **A gramática política do Brasil: clientelismo e insulamento burocrático**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.; Brasília/DF: ENAP, 1997.

PARRET, Herman. **A estética da comunicação: além da pragmática**. Campinas/ São Paulo: Ed. da UNICAMP, 1997.

PASQUALINI, Alberto. **Bases e Sugestões para uma Política Social. Obras Completas, v. I**. Santa Maria: Editora Pallotti, 1994.

PEDROSO, Elizabeth M. K. **Movimento Sindical Urbano no Brasil 1850-1997: trajetória, características e desafios**. Porto Alegre: Evangraf, 1998.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário**. São Paulo: EDUSC, 2000.

PEREIRA, Luis Carlos Bresser; WILHEIM, Jorge; SOLA, Lourdes (orgs.). **Sociedade e Estado em transformação**. São Paulo: Editora da UNESP; Brasília: ENAP, 1999.

PEREZ, Carlos Blaya. **A Fotografia na Narrativa Histórica: O Registro da História da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. Campinas/SP: UNICAMP, 1998. Dissertação (Mestrado em Multimeios), Universidade Estadual de Campinas, 1998.

PERROT, Michelle. **Os Excluídos da História: Operários, Mulheres e Prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESAVENTO, Sandra Jathay. República Velha Gaúcha: “Estado Autoritário e Economia”. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

_____. **Os pobres da cidade: vida e trabalho**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1994.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. As Greves no Rio Grande do Sul (1890-1919). In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

_____. **Guia para o estudo da imprensa periódica dos trabalhadores do Rio Grande do Sul (1874-1940)**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/FAPERGS, 1989.

_____. As Associações Benéficas de Socorros Mútuos e a História do Movimento Operário Gaúcho. **Cadernos do ISP**, Pelotas, UFPel, nº. 11, dez. 1997.

_____. **“Que a união operária seja a nossa pátria!”: história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações**. Santa Maria: Editora da UFSM; Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 2001.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, M. Elizabeth. **Antologia do movimento operário gaúcho (1870-1937)**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/Tchê, 1992.

PETRY, Deoclécio Gomes. **O Movimento Ferroviário de Santa Maria do período da reversão (1959) até 1964**. Santa Maria: UFSM, 2000. Monografia (Curso de Especialização em História do Brasil), Universidade Federal de Santa Maria, 2000.

PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael H.. **A Classe Operária no Brasil - Documentos (1889-1930)**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979. Volume 1 - O Movimento Operário.

PINTO, Celi Regina Jardim. **Positivismo: um projeto alternativo (RS: 1889-1930)**. Porto Alegre: L&PM, 1986.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru/SP: EDUSC, 2001.

PRADO, Maria Lúcia. **O populismo na América Latina**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

PRONKO, Marcela A.. **Universidades del Trabajo en Argentina Y Brasil: una historia de las propuestas de sua creación; entre el mito y el olvido**. Montevideo: CINTERFOR, 2003. Herramientas para la Transformación, 21. Disponible em: <<http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/publ/pronko/>>. Capturado em 05 mai. 2004.

PRZEWORSKI, Adam. **A social-democracia como fenômeno histórico**. São Paulo: Lua Nova, v. 4, nº. 3, p. 41 a 81, jul –set. 1988.

QUADROS, Claudemir de. **As brizoletas cobrindo o Rio Grande: a educação pública no Rio Grande do Sul durante o governo de Leonel Brizola (1959-1963)**. Santa Maria: Ed. UFSM, 2002.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira. **Cultura, sociedade rural, sociedade urbana no Brasil: ensaios**. Rio de Janeiro: LTC; São Paulo: EDUSP, 1978.

RANGEL, Carlos Roberto da Rosa; ANTONELLO, Idê Vitória; VAZ, Neusa Tavani Pedroso. O PAPEL DA FERROVIA NA MENTALIDADE URBANA DE SANTA MARIA. **Revista VIDYA**, Santa Maria, Centro Universitário Franciscano, nº. 29, p. 109-119, jan./jun 1998.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo**. São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

RÉCHIA, Aristilda. **Santa Maria: panorama histórico-cultural**. Santa Maria: Associação Santa-mariense de Letras, 1999.

RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti. História Regional: dimensões teórico-conceituais. **História: debates e tendências**, Passo Fundo, v. 1, nº.1, p. 15-22, jun.1999.

REICHEL, Heloísa Jochims. A Industrialização no Rio Grande do Sul. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

REIS, Mario G. Assistência Social e Elevação do Moral nas Ferrovias, Fatores de Aumento da Produção. **Serviço Social – Revista de Cultura Social**, São Paulo, ano IX, nº. 53, p. 39-51, jun -set . 1949.

RÉMOND, René (org.). **Por uma história política**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ/FGV, 1996.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. **Anales de la Dirección General de la Enseñanza Industrial**, Montevideo, Ano II, nº. 2, out. 1935.

RIBEIRO, Nely. **Os meios de comunicação em Santa Maria: Viação Férrea – Imprensa**. Santa Maria: s.ed., 1979.

_____. **Jornais Gráficos RS – 1827-1900: O JORNAL EM SANTA MARIA – 1883-1992**. Santa Maria: s. ed., 1993.

RODEGHERO, Carla Simone. Religião e Patriotismo: o anticomunismo católico nos Estados Unidos e no Brasil nos anos da Guerra Fria. **Revista Brasileira de História** - Órgão da Associação Nacional de História. São Paulo, ANPUH/Humanitas Publicações, vol. 22, nº. 44, 2002, p. 463-488.

RODRIGUES, Edgar. **Trabalho e conflito: pesquisa histórica, 1900-1935**. Rio de Janeiro: [s.ed., 19-].

RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e Desenvolvimento no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Símbolo, 1979.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Trabalhadores, Sindicatos e Industrialização**. São Paulo: Brasiliense, 1974.

_____. Sindicalismo e Classe Operária (1930-1964). In: Fausto, Boris (org.). **O Brasil republicano III – Sociedade e Política**. São Paulo: DIFEL, 1981.

_____. **Partidos e Sindicatos – Escritos de Sociologia e Política**. São Paulo: Ática, 1990.

RODRIGUES, Marly. **A década de 50: populismo e metas desenvolvimentistas no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994.

RODRIGUES, Ricardo Vélez. O Castilhismo; O Trabalhismo após 30. **Curso de Introdução ao Pensamento Político Brasileiro**. Brasília: Editora da UNB, 1982. Unidades VII e VIII.

ROMANELLI, Otaíza de Oliveira. **História da Educação no Brasil (1930/1973)**. Petrópolis: Vozes, 1978.

ROSANVALLON, Pierre. **A crise do estado-previdência**. Brasília: Editora da UnB, 1997.

ROUQUIÈ, Alain. **O Extremo-Occidente: Introdução à América Latina**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1991. Coleção base, v.1.

SADER, Emir. **Estado e política em Marx: para uma crítica da filosofia política**. São Paulo: Cortez, 1993.

SANTOS, Boaventura Souza. Para uma reinvenção solidária e participativa do Estado. In: PEREIRA, Luis Carlos Bresser; WILHEIM, Jorge; SOLA, Lourdes (orgs.). **Sociedade e Estado em transformação**. São Paulo: Editora da UNESP; Brasília: ENAP, 1999.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. **Décadas de espanto e uma apologia democrática**. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

SCLIAR, Moacyr. **CAMINHOS DA ESPERANÇA. A PRESENÇA JUDAICA NO RIO GRANDE DO SUL**. Porto Alegre RIOCELL/Instituto Cultural Judaico “Marc Chagall”, 1990, v. II.

SILVA, Elmar M. da. Ligações Externas da Economia Gaúcha. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **O pensamento político de Vargas**. Porto Alegre: L&PM, 1980.

SILVA, Leopoldo P. da. **Operação Coopfer – Desenvolvimento Planificado de Projetos e Empreendimentos Geradores de Riqueza**. Santa Maria: COOPFER/BNCC, 1965.

SILVA, Marcelo Kunrath. Uma Introdução à História Oral. **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRGS, IFCH, v.9, p. 115-141, 1998.

SILVA, Zélia Lopes da. **A República dos Anos 30. A sedução do moderno: novos atores em cena – industriais e trabalhadores na Constituinte de 1933-1934**. Londrina/PR: Ed. UEL, 1999.

SILVA Jr., Adhemar Lourenço da. Primeiros apontamentos sobre grupos religiosos e sociedades de socorros mútuos. **HISTÓRIA UNISINOS**/ Centro de Ciências Humanas – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – v.6, nº.6 – São Leopoldo, UNISINOS, p. 185-218, 2002.

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**. Santa Maria: UFSM, 1998. Monografia (Curso de Especialização em Pensamento Político Brasileiro), Universidade Federal de Santa Maria, 1998.

SIMÃO, Aziz. O voto operário em São Paulo. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte/MG: Universidade de Minas Gerais, v. I, nº. 1, dez. 1956.

_____. **Sindicato e Estado – Suas relações na formação do proletariado de São Paulo**. São Paulo: Dominus/EDUSP, 1966.

SINGER, Paul. **A Formação da Classe Operária**. Campinas/SP: Atual, 1985.

_____. **Uma Utopia militante: Repensando o socialismo**. 2.ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 1999.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Capitalismo e Revolução Burguesa no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Graphia, 1997. Série Temas e Reflexões.

SORIA E SILVA, Sidharta. **Reestruturação produtiva, crise econômica e os rumos do sindicalismo no Brasil**. Brasília: Fundação Milton Campos/Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, 2001.

SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000.

TABAK, Fanny (org.). **Ideologias – Populismo**. Rio de Janeiro: Eldorado, 1973.

TÉTART, Philippe. **Pequena História dos Historiadores**. Bauru/SP: EDUSC, 2001.

THOMPSON, Andrés. **El “tercer sector” em la historia argentina**. Buenos Aires: CLACSO, Jan. 1994. Com a colaboração de Maria Andréa Campetella. Disponível em: <<http://168.96.200.17/ar/libros/argentina/cedes/thom2.rtf>>. Capturado em 29 mai. 2004.

THOMPSON, E. P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas/SP: Editora da Unicamp, 2001. Organizadores Antonio Luigi Negro e Sergio Silva.

_____. **A formação da classe operária inglesa**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. Traduzido por Denise Bottmann.

_____. **Costumes em comum: estudos sobre cultura popular tradicional**. 1ª reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. Traduzido por Rosaura Eichenberg.

THOMPSON, Ian. Los beneficios privados y sociales de inversiones em infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre esta y un caso del presente. **CEPAL - División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte**, Santiago de Chile, mai. 2001. Disponível em: <www.eclac.cl/biblioteca/default.asp>. Capturado em 21 mai. 2004.

TRINDADE, Héliogio; NOLL, Maria Izabel. **Rio Grande da América do Sul: partidos e eleições (1823-1990)**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1991.

VAINFAS, Ronaldo; CARDOSO, Ciro Flamarion (orgs.). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. 4.ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

VELHO, Gilberto. Estilo de vida urbano e modernidade. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, nº. 16, p. 227-234, jul-dez. 1995.

VITA, Álvaro de. **Sociologia da Sociedade Brasileira**. São Paulo: Ática, 1989.

VITO et al. **A Encíclica Mater et Magistra e a Hodierna Questão Social**. São Paulo: Edições Paulina, 1962.

WASSERMAN, Claudia. **História Contemporânea da América Latina – 1900/1930**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1992.

WEBER, Beatriz Teixeira. O papel da política na regulação do mercado de trabalho livre em Santa Maria. **Sociais e Humanas**, Santa Maria, UFSM/CCSH, v. 6, nº. 1, p. 107-118, dez. 1991.

WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. 8. ed. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1994.

WEFFORT, Francisco Correa. **O populismo na política brasileira**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. Coleção estudos brasileiros - v. 25.

ZANIRATO, Sílvia Helena. **O descanso do guerreiro: um estudo sobre a instituição da Previdência Social no Brasil**. Maringá: Eduem, 2003.

FONTES E DOCUMENTAÇÃO SOBRE ASSUNTOS FERROVIÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL

- *Anais, atas e correspondências*

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Anais**, 1947; 1948; 1949; 1950; 1951; 1952; 1953 (vários volumes). Porto Alegre/RS: Imprensa Oficial, [vários anos].

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Anais**. “Trabalhismo e Realidade”, Santa Maria, out. 1952, p. 32.

_____. **Anais**. Discursos de Amaury Appel Lenz e José Machado – SULBRA, Santa Maria, mai. 1957.

_____. Ata Nº. 50/48. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948.

_____. Ata Nº. 69/48. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948.

_____. Ata Nº. 72/48. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/47 a 93/48, 1948.

_____. Ata Nº. 101/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 136/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 139/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 140/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 148/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 151/49. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 94/49 a 151/49, 1949.

_____. Ata Nº. 232/51. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 182/51 a 237/51, 1951.

_____. Ata Nº. 233/51. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 182/51 a 237/51, 1951.

_____. Ata Nº. 3/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952.

_____. Ata Nº. 29/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952.

_____. Ata Nº. 34/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952.

_____. Ata Nº. 49/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952.

_____. Ata Nº. 56/52. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/52 a 84/52, 1952.

_____. Ata Nº. 104/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 105/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 106/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 110/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 111/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 116/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 124/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 133/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 144/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 146/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 161/53. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 85/53 a 171/53, 1953.

_____. Ata Nº. 181/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 182/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 183/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 190/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 198/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 204/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 208/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 226/54. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 172/54 a 257/54, 1954.

_____. Ata Nº. 268/55. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 259/55 a 355/55, 1955.

_____. Ata Nº. 03/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.

_____. Ata Nº. 04/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.

_____. Ata Nº. 19/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.

_____. Ata Nº. 20/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.

- _____. Ata Nº. 21/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 22/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 23/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 34/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 69/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 79/56. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 1/56 a 99/56, 1956.
- _____. Ata Nº. 101/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 111/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 115/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 123/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 124/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 125/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 126/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 138/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 150/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 172/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 174/57. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 100/57 a 198/57, 1957.
- _____. Ata Nº. 294/58. **Livro de Atas**, Santa Maria, Nº. 199/58 a 308/58, 1958.
- _____. Ofício dos Vereadores Luiz Ferretti e Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1948.
- _____. Ofício do Vereador Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1948.
- _____. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 jan. 1948.
- _____. Ofício dos Senhores José Vinadé, Ildfonso Petroni e Aristóteles G. da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 fev. 1948.
- _____. Ofício do Senhor Ruy Viola. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 06 mar. 1948.

_____. Ofício dos Senhores Plínio Vieira da Mota e Gomercindo Lopes Cavalheiro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 02 abr. 1948.

_____. Ofício dos Vereadores Luiz Ferretti e Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 abr. 1948.

_____. Ofício do Vereador Manoel Vitorino de Oliveira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 03 mai. 1948.

_____. Ofício dos Senhores Neves Gama, Flordemar Poli, André Henrique Schlottfeldt e João Clave Sobrinho. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 04 jun. 1948.

_____. Ofício do Senhor Jorge Leal e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jul. 1948.

_____. Ofício do Senhor Agostinho Martha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 jul. 1948.

_____. Ofício do Irmão Estanislau. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 04 ago. 1948.

_____. Ofício do Vereador Antônio Abelim. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 out. 1948.

_____. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 fev. 1949.

_____. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 mai. 1949.

_____. Ofício do Vereador Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 mai. 1949.

_____. Ofício do Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS). **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 mai. 1949.

_____. Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 jun. 1949.

_____. Ofício do Vereador Getúlio Mário Zanchi. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, [s.d.] jul. 1949.

_____. Ofício dos Vereadores Waldemar Rodrigues da Silva, Rubens Corrêa Krob e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 nov. 1949.

_____. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 nov. 1949.

_____. Ofício do Vereador Waldemar Rodrigues da Silva e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 nov. 1949.

_____. Ofício do Senhor Ibrahim Cordeiro de Mello. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, [s.d.] dez. 1949.

_____. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 dez. 1949.

_____. Ofício do Prof. Dr. Carlos Bento. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jan. 1950.

_____. Ofício do Vereador Waldemar Rodrigues da Silva e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º jun. 1950.

_____. Ofícios dos Vereadores Luiz Ferretti e Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 09 jun. 1950.

_____. Ofício do Prefeito José Marques da Rocha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 ago. 1950.

_____. Ofício da Senhora Alda Belmonte Dornelles. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 ago. 1950.

_____. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 02 mar. 1951.

_____. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 mai. 1951.

_____. Ofício de Vereadores (não assinados). **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 mai. 1951.

_____. Ofício do Vereador Luciano Martins de Castro. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, de 22 jun. 1951.

_____. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 17 dez. 1951.

_____. Ofício do Secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 jan. 1952.

_____. Ofício do Governador Ernesto Dornelles. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 jan. 1952.

_____. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 mar. 1952.

_____. Ofício do deputado estadual José Marques da Rocha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, de 22 mai. 1952.

_____. Ofício do Vereador Soel Maciel de Oliveira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 jun. 1952.

_____. Ofício “Proclamação a todos os Telegrafistas do Rio Grande do Sul”. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 07 jul.1952.

_____. Ofício do Secretário de Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jul. 1952.

_____. Ofício dos Senhores Adão Marques da Rosa e Balthazar Mello. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 ago. 1952.

_____. Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 set. 1952.

_____. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel – Presidente da UFG. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 set. 1952.

_____. Ofício do Vereador Jorge Achutti Mottecy. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º out. 1952.

_____. Ofício do Secretário da Presidência da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul – Luiz A. B. de Carvalho. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 03 out. 1952.

_____. Ofício do Secretário de Governo do Rio Grande do Sul – Ney Brito. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 out. 1952.

_____. Ofício do Vereador Rubens Corrêa Krob. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 nov. 1952.

_____. Ofício do Senhor Isidoro Lima Garcia. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 dez. 1952.

_____. Ofício do Vereador Fermino Ventura dos Santos. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 dez. 1952.

_____. Ofício do Vereador Fermino Ventura dos Santos e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 mar. 1953.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 mar. 1953.

_____. Ofício da Direção da VFRGS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 mar. 1953.

_____. Ofício do Deputado Cândido Norberto. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 jun. 1953.

_____. Ofício do Senhor Nadir M. dos Santos. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 jun. 1953.

_____. Ofício do Secretário de Governo do Rio Grande do Sul - Sr. Ney Brito. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 31 jul. 1953.

_____. Ofício da Direção da VFRGS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 set 1953.

_____. Ofício do Senhor Neves Gerson da Gama. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 set. 1953.

_____. Ofício da Senhora Odith Saldanha. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 set. 1953.

_____. Ofício de vários senhores e do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 out. 1953.

_____. Ofício do Senhor Fernando Pereira, da Comissão Organizadora do “Dia do Ferroviário”. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 out. 1953.

_____. Ofício do Conselho de Administração da COOPFER. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 25 Nov. 1953.

_____. Ofício do senhor Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 21 dez. 1953.

_____. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 29 dez. 1953.

_____. Ofício do Ministério da Viação e Obras Públicas. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 fev. 1954.

_____. Ofício do Senhor Protásio Cardoso de Lima. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 abr. 1954.

_____. Ofício do senhor Mathias Salathiel Fernandes – pela Diretoria – COLIGAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 jul. 1954.

_____. Ofício do Mal. Mascarenhas de Moraes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 jul. 1954.

_____. Ofício de Enio Candiota de Campos - SAMS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 ago. 1954.

_____. Ofício da Diretoria da V. Férrea – EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE MENSAGEIROS NA ESTAÇÃO DE SANTA MARIA **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 ago. 1954.

_____. Ofício do Senhor Ary Lagranha Domingues. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º set. 1954.

_____. Memorial da União Feminina Santamariense. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, nov. 1954.

_____. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 30 mar. 1955.

_____. Ofício da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 abr.1955.

_____. Ofício do Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 abr. 1955.

_____. Ofício do Senhor Adail Marques – SECRETARIA DE GOVERNO DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 jun. 1955.

_____. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 out. 1955.

_____. Ofício do Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 20 fev. 1956.

_____. Ofício dos Senhores Walter Greff Rodrigues e Clóvis Assunção. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 mai. 1956.

_____. Ofício da Senhora Maria Eugenia D. Canals. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 jun. 1956.

_____. Ofício do Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 18 jun. 1956.

_____. Ofício do Prefeito Vidal Castilhos Dania. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 set. 1956.

_____. Ofício do Senhor Adail Moraes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 28 jan.1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 04 fev. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 fev. 1957.

_____. Ofício do Deputado Waldemar Rodrigues da Silva. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 fev. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 11 mar. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 16 mar. 1957.

_____. Ofício do Senhor Cléo Alvarenga Pinto. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 12 abr. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 06 mai. 1957.

_____. Ofício do Senhor Nelson Germano Witzel (pela Comissão Organizadora). **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 07 jun.1957.

_____. Ofício do Senhor. Agenor Alves do Amaral. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 08 jun. 1957.

_____. Ofício dos Vereadores Soel Maciel de Oliveira e Euclides Gonçalves. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 jun. 1957.

_____. Ofício do Vereador Euclides Gonçalves e outros. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º jul. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º jul. 1957.

_____. “CARTA DE REIVINDICAÇÕES DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS”. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 1º jul. 1957.

_____. Ofícios [3] da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 05 jul. 1957.

_____. Ofício do Vereador Sivo D. Barreto. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 14 jul. 1957.

_____. Ofício do Secretário Favorino B. Mércio. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 21 ago. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 23 ago. 1957.

_____. Ofício do DEPARTAMENTO FEMININO DA UFG e UNIÃO FEMININA SANTAMARIENSE. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 26 ago. 1957.

_____. Ofício do Vereador Mathias Salathiel Fernandes. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 1º out. 1957.

_____. Ofício do Diretor Substituto do DEPARTAMENTO NACIONAL DA PREVIDÊNCIA SOCIAL – DIVISÃO DE RECURSOS HUMANOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 24 out. 1957.

_____. Ofício do DEPARTAMENTO FEMININO DA UFG - Senhoras Aristotelina Greskoviak e Célia Zappe. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 08 nov. 1957.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 22 mar. 1958.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 09 mai. 1958.

_____. Ofício do Cel. Antonio Negreiros de Andrade Pinto – PAGAMENTO DE SEGUROS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 19 jun. 1958.

_____. Ofício da Vereadora Helena Ferrari Teixeira. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 27 out. 1958.

_____. Ofício da COOPERATIVA DE CONSUMO DOS ASSOCIADOS DA CASA DO TELEGRAFISTA SUL RIOGRANDENSE LTDA. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 31 out. 1958.

_____. Ofício da UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 10 mar. 1959.

_____. Ofício da UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS GAÚCHOS. **Livro de Correspondências**, Santa Maria, 15 mar. 1960.

_____. Requerimento do Vereador Walter Cechella. **Livro de Correspondências**. Santa Maria, 21 out. 1952.

- Coletânea de Leis

COLETÂNEA LEGISLATIVA. Porto Alegre: Assembleia Legislativa, 1953-1957, v. 2.t; v.2; v. 3.t; v. 4; v. 5; v. 6; v. 7. (Leis Estaduais: 1947-1950; 1950-1952; 1953; 1954; 1955; Decretos: 1952-1953; 1954).

LEX. COLETÂNEA DE LEGISLAÇÃO - Legislação Federal e Marginalia. Ano IX. **Regimento do “Fundo de Renovação Patrimonial” e do “Fundo de Melhoramentos”**. São Paulo: Editora Lex Ltda., 1945, p.210. Organizada por Pedro Vicente Bobbio.

_____. Ano XI. **DECRETO Nº. 9.125 – DE 4 DE ABRIL DE 1946 – Dispõe sobre o controle de preços e cria órgãos destinados a impedir o encarecimento da vida**. São Paulo: Editora Lex Ltda., 1946, p. 301.

_____. Ano XI. **DECRETO Nº. 9.218 – DE 1º DE MAIO DE 1946 – Autoriza a instituição da “Fundação da Casa Popular”**. São Paulo: Editora Lex Ltda., 1946, p.355.

_____. Ano X. **DECRETO Nº. 23.046 – DE 7 DE MAIO DE 1947 – Suspende o funcionamento em todo o Território Nacional da ‘Confederação dos Trabalhadores do Brasil’**. São Paulo: Editora Lex Ltda., 1947, p.101.

_____. Ano XII. **LEI Nº. 272 – DE 10 DE ABRIL DE 1948 - Dispõe sobre a aplicação de cotas no aparelhamento de redes ferroviárias**. São Paulo: Editora Lex Ltda., 1948, p.111.

_____. Ano XII. **LEI Nº. 593 – DE 24 DE DEZEMBRO DE 1948 – Restaura a aposentadoria para os ferroviários aos trinta e cinco anos de serviço e dá outras providências.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1948, p.575.

_____. Ano XIII. **PORTARIA Nº. 13 – DE 17 DE FEVEREIRO DE 1949 – DO MINISTÉRIO DO TRABALHO – Serviço de Recreação Operária.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1949, p.15.

_____. Ano XIV. **LEI Nº. 1.277-A – DE 12 DE DEZEMBRO DE 1950 – Dispõe sobre o financiamento para o plano geral de reaparelhamento ferroviário.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1950, p. 367.

_____. Ano XVI. **LEI Nº. 1.652 – DE 22 DE JULHO DE 1952 – Considera ferroviários, para efeito das leis do Trabalho e Previdência Social, os empregados dos carros restaurantes das estradas de ferro e dá outras providências.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1952, p.411.

_____. Ano XVIII. **LEI Nº. 2.287 – DE 16 DE AGOSTO DE 1954 – Dispõe sobre a concessão de gratificação adicional por tempo de serviço ao pessoal das estradas de ferro em regime especial.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1954, p.466.

_____. Ano XXI. **LEI Nº. 3.115 – DE 16 DE MARÇO DE 1957 – Determina a transformação das empresas ferroviárias da união em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal S. A, e dá outras providências.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1957, p.291.

_____. Ano XXII. **DECRETO Nº. 43.548 – DE 10 DE ABRIL DE 1958 – Altera o Decreto n. 42.380, de 30 de setembro de 1957.** São Paulo: Editora Lex Ltda., 1958, p.162.

COLETÂNEA DA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias.** Anos de 1910 a 1913. Volume III. Santa Maria: Livraria do Globo, 1939.

_____. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias.** Anos de 1914 a 1920. Volume IV. Santa Maria: Livraria do Globo, 1939.

_____. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias.** Anos de 1929 a 1935. Volume VII. Santa Maria: Livraria do Globo, 1939.

_____. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias.** Anos de 1937 a 1940. Volume IX. Santa Maria: Livraria do Globo, 1940.

_____. **Atos – Decretos – Leis Orçamentárias.** Anos de 1941 a 1946. Volume X. Santa Maria: Livraria do Globo, 1948.

MUNICÍPIO DE SANTA MARIA. **Leis Municipais.** Santa Maria: Câmara de Vereadores de Santa Maria, 1951, 1957, 1958, 1959, 1960, 1962.

- Documentação das Associações Ferroviárias

ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DOS FERROVIÁRIOS DE RIO GRANDE. **Estatutos**. Rio Grande/RS: [s.ed.], 1932.

ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES. Porto Alegre: **Ata Nº. 1 – Sessão de Intenção de Fundação**. Porto Alegre, 15 mar. 1931.

_____. **Ata Nº. 2**. Porto Alegre, 22 mar. 1931.

_____. **Ata Nº. 3**. Porto Alegre, 05 abr. 1931.

_____. **Ata Nº. 4 - Sessão Solene de Posse da 1ª Diretoria**. Porto Alegre, 13 jun. 1931.

_____. **Ata Nº. 56**. Porto Alegre, 12 jun. 1937.

_____. **Ata Nº. 65**. Porto Alegre, 18 out. 1937.

_____. **Ata Nº. 66**. Porto Alegre, 20 nov. 1937.

_____. **Ata Nº. 71**. Porto Alegre, 19 ago. 1938.

_____. **Ata Nº. 73**. Porto Alegre, 06 out. 1938.

_____. **Ata Nº. 80**. Porto Alegre, 06 jul. 1939.

_____. **Ata Nº. 81**. Porto Alegre, 21 jul. 1939.

_____. **Ata da eleição dos representantes de empregados**. Porto Alegre, 31 mai. 1944.

_____. **Ante-Projeto dos Estatutos Sociais**. Porto Alegre, jul. 1975.

_____. **Histórico da Ação da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses em Defesa da Lei de Aposentadoria dos Ferroviários**. Porto Alegre: 1948.

ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA DE SOCORROS MÚTUOS. **Atas da Assembleia Geral – Nº. 01 até 21; Nº. 28 e 29; Nº. 64 e 65**. Santa Maria, do período de 05 de setembro de 1903 até 04 de outubro de 1910.

_____. **Atas da Diretoria – Nº. 01 até 40; Nº. 42 até 65**. Santa Maria, do Nº. 01 até 66, do período de 30 de setembro de 1904 até 02 de setembro de 1910.

_____. **Atas de Assembleias e da Diretoria – Nº. 484 até 556**. Santa Maria, do período de 20 de maio de 1954 a 06 de julho de 1969. [SOCIEDADE BENEFICENTE DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL]

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DOS FERROVIÁRIOS E DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Boletim de Informações**. Ano II, Nº. 8. Porto Alegre, 30 abr. 1946.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada). **Estatutos de 1927** - Santa Maria. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1928.

_____. **MEIO SÉCULO DE ATIVIDADES DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA – 1913 – 1963 - 50 ANOS**. Santa Maria: Gráfica da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1963.

_____. **Relatório – exercício de 1930**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1931.

_____. **Relatório – exercício de 1931**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1932.

_____. **Relatório – exercício de 1932**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1933.

_____. **Relatório – exercício de 1933**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934.

_____. **Relatório – exercício de 1934**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935.

_____. **Relatório – exercício de 1935**. Diretoria, Santa Maria. Porto Alegre: Typographia Gundlach, 1936.

_____. **Relatório – exercício de 1936**. Conselho de Administração, Santa Maria, Livraria do Globo, 1937.

_____. **Relatório – exercício de 1937**. Conselho de Administração, Santa Maria, Livraria do Globo, 1938.

_____. **Relatório – exercício de 1938**. Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1939.

_____. **Relatório – exercício de 1939**. Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1940.

_____. **Relatório – exercício de 1940**. Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1941.

_____. **Relatório – exercício de 1941**. Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola de Artes e Ofícios, 1942.

_____. **Relatório – exercício de 1942**. Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1943.

_____. **Relatório – exercício de 1943.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1944.

_____. **Relatório – exercício de 1944.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1945.

_____. **Relatório – exercício de 1945.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1946.

_____. **Relatório – exercício de 1946.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1947.

_____. **Relatório – exercício de 1947.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1948.

_____. **Relatório – exercício de 1948.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1949.

_____. **Relatório – exercício de 1949.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1950.

_____. **Relatório – exercício de 1950.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1951.

_____. **Relatório – exercício de 1951.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1952.

_____. **Relatório – exercício de 1952.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1953.

_____. **Relatório – exercício de 1953.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1954.

_____. **Relatório – exercício de 1954.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1955.

_____. **Relatório – exercício de 1955.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1956.

_____. **Relatório – exercício de 1956.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1957.

_____. **Relatório – exercício de 1957.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1958.

_____. **Relatório – exercício de 1958.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1959.

_____. **Relatório – exercício de 1959.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1960.

_____. **Relatório – exercício de 1960.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1961.

_____. **Relatório – exercício de 1961.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial “Hugo Taylor”, 1962.

_____. **Relatório – exercício de 1962.** Conselho de Administração, Santa Maria, Tipografia do Dep. Industrial, 1962.

_____. **Relatório – exercício de 1963.** Interventor Federal, Santa Maria, Tipografia do Dep. Industrial, 1964.

_____. **Relatório – exercício de 1964.** Interventor Federal, Santa Maria, Tipografia do Dep. Industrial, 1965.

_____. **Relatório – exercício de 1965.** Interventor Federal, Santa Maria, Tipografia do Dep. Industrial, 1966.

_____. **Relatório – exercício de 1968.** Interventor Federal, Santa Maria, Tipografia do Ginásio Industrial “Hugo Taylor”, 1969.

COOP ESPORTE CLUBE. **Estatutos.** Santa Maria, 1946.

GRANJA AGRÍCOLA FERROVIÁRIA DE SANTA MARIA. **Estatutos.** Santa Maria, 1949.

GUARANY FUTEBOL CLUBE. **Estatutos.** Santa Maria, 1948.

SOCIEDADE AMPARO MÚTUO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos.** Santa Maria: Livraria Commercial de Santa Maria, 1935.

SOCIEDADE ANCHIETA. **Estatutos.** Santa Maria, 25 ago. 1950.

UNIÃO DOS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Atas da Diretoria.** Santa Maria, Atas de Nº. 01 a 54, do período de 21.04.1960 a 28.09.1966.

- Documentação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul

BRASIL. **Termo de Entrega da Estrada de Ferro Santa Maria a Passo Fundo à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil,** Santa Maria, Cópia Manuscrita, 1º jul. 1905.

_____. **Termo de Entrega da Estrada de Ferro Southern Brazilian Rio Grande do Sul à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil,** Santa Maria, Cópia Manuscrita, 05 jul. 1905.

_____. **Termo de ratificação da entrega do trecho de Alegrete a Uruguayana à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil**, Santa Maria, Cópia Manuscrita, 14 set. 1905.

_____. **Termo de Entrega do Ramal de Couto a Santa Cruz à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil**, Santa Maria, Cópia Manuscrita, 25 set. 1905.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Ata Nº. 9**, de 16 de março de 1938, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1938.

_____. **Ata Nº. 10**, de 29 de março de 1938, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1938.

_____. **Ata Nº. 22**, de 20 de abril de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 35**, de 03 de julho de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 39**, de 25 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 40**, de 26 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 41**, de 12 de outubro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 42**, de 29 de setembro de 1939, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1939.

_____. **Ata Nº. 53**, de 24 de agosto de 1940, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1940.

_____. **Ata Nº. 55**, de 29 de agosto de 1940, do Conselho de Administração. Porto Alegre, 1940.

_____. **BOLETINS DE PESSOAL**. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1942, 1943, 1944, 1946, 1947, 1949, 1950, 1960 (Ano XIX), 1963 (Ano XXII), 1967 (Ano XXVI).

_____. **CIRCULAR Nº. 427** – Duração do Trabalho no Serviço Ferroviário. Diretoria, de 28.02.1936.

_____. **CIRCULAR Nº. 438** – Aumento de Vencimentos. Diretoria, de 20.08.1936.

_____. **CIRCULAR Nº. 16** – Acidente do Trabalho. Diretoria, de 08.04.1937.

_____. **CIRCULAR Nº. 22** – Faltas por Embriaguez de Empregados. Diretoria, de 24.05.1937.

_____. **CIRCULAR Nº. 27** – Gratificações Adicionais. Diretoria, de 19.06.1937.

- _____. **CIRCULAR Nº. 63** – Admissão de Pessoal. Diretoria, de 18.11.1937.
- _____. **CIRCULAR Nº. 76** – Concurso. Diretoria, de 21.12.1937.
- _____. **Estatutos dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1947.
- _____. **Estatutos dos Servidores Públicos Ferroviários do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1953.
- _____. **Quadro do Pessoal**, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1943.
- _____. **Relatório de 1920**, Porto Alegre, s/e, 1921.
- _____. **Relatório de 1922**, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1923.
- _____. **Relatório de 1925**, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1926.
- _____. **Relatório de 1926**, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1927.
- _____. **Relatório de 1927**, Porto Alegre, Oficinas Gráficas do Jornal “A Federação”, 1928.
- _____. **Relatório de 1930**, Porto Alegre, Oficinas Gráficas do Jornal “A Federação”, 1931.
- _____. **Relatório de 1931**, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1932.
- _____. **Relatório de 1933**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1934.
- _____. **Relatório de 1934**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935.
- _____. **Relatório de 1935**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1936.
- _____. **Relatório de 1936**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1937.
- _____. **Relatório de 1937**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938.
- _____. **Relatório de 1938**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1939.
- _____. **Relatório de 1939**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1940.
- _____. **Relatório de 1940**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1941.
- _____. **Relatório de 1943**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1945.
- _____. **Relatório de 1944**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1946.
- _____. **Relatório de 1945**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948.

_____. **Relatório de 1946**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1948.

_____. **Relatório de 1947**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1950.

_____. **Relatório de 1951**, Porto Alegre: Livraria do Globo, 1954.

- Questionários Respondidos

T.P.S. Telmo Pereira Soares – Santa Maria, 30 abr.2003.

J.L.G. José Luiz Gesat – Santa Maria, 12 dez. 2002.

O.O.M. Ovídio de Oliveira Marques – Santa Maria, 17 dez. 2002.

J.S.C. João Silveira Castro – Santa Maria, 19 dez. 2002.

E.G.A.L. Estenio Guaraci de Abreu Lima – Santa Maria, 02 dez. 2002.

A.C.S. Aerthe Corsino dos Santos – Santa Maria, 02 jan. 2003.

W.T.G. Walter Telmo Gonçalves – Santa Maria, 29 nov. 2002.

A.C. Alexandre da Cruz – Santa Maria, 04 dez. 2002.

B.F. Basileu Freitas – Santa Maria, 15 dez. 2002.

A.T.F. Adão Tavares Flôres – Santa Maria, 06 dez. 2002.

-Notícias e Artigos em Jornais

Corrida altista: a Vez do Pão, Do Carvão e Da Água Mineral. **A RAZÃO**, Santa Maria, 17 dez. 1946. Reprodução da Agência Nacional (16/12/1946).

Parece Perdida A Batalha do Abono. **A RAZÃO**, Santa Maria, 17 dez. 1946.

PAVOROSO INCÊNDIO DESTRUIU O DEPÓSITO DE MODELOS DA FUNDIÇÃO DAS OFICINAS PESADAS DA VIAÇÃO FÉRREA. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 mar. 1950.

RESULTADO DO CONTACTO ENTRE A COMISSÃO DE GREVE E O GOVERNO – DECISÃO HOJE ÀS DEZ HORAS - Extensão dos benefícios do salário mínimo à classe ferroviária, ponto principal da proposta do governo. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Presidente da COFAP debate com o ministro do trabalho o congelamento dos preços. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Às 11 horas rebentou a greve no Quilômetro 3. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Os ferroviários mantiveram-se serenos no dia de ontem de decretação da greve. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Apelo da Câmara ao Governo do estado em favor dos ferroviários. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

A REUNIÃO DE ONTEM À NOITE – Debate em torno das reivindicações da classe das 22 às 4.20 horas de hoje! **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Viação Férrea do Rio Grande do Sul – AVISO AO PÚBLICO. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

Circular do diretor da Viação Férrea ao pessoal. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

A greve em Cacequi irrompeu às 14 horas. **A RAZÃO**, Santa Maria, 05 mai. 1954.

CHEGOU ONTEM A COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Inalterada a greve em Sta. Maria. **A RAZÃO**, Santa Maria, 08 mai. 1954.

Incidente entre o deputado Croacy Oliveira e o delegado Oscar Klein. **A RAZÃO**, Santa Maria, 08 mai. 1954.

Deputado Croacy de Oliveira acusado de único responsável pela greve! **A RAZÃO**, Santa Maria, 08 mai. 1954.

Continuam circulando os trens de passageiros – Os cargueiros, no entanto, estão paralisados – Sacrifício de pessoal. **A RAZÃO**, Santa Maria, 08 mai. 1954.

DECISÃO DA COMISSÃO DE LÍDERES GREVISTAS – SOLUÇÃO FINAL SEGUNDA-FEIRA - NENHUM FERROVIÁRIO DEMITIDO. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

O C. C. 'JOÃO GOULART' E OS GREVISTAS – Telegrama ao ex-ministro do Trabalho sobre a situação dos ferroviários. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

Proclamação do Engenheiro Chefe do Departamento de Mecânica aos ferroviários santamarienses. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

Elaborada a Tabela dos Militares. **A RAZÃO**, de Santa Maria, 19 nov. 1955.

Conquistou o cel. Negreiros a confiança dos ferroviários – REINÍCIO HOJE DA ATIVIDADE – Ruidosas manifestações de regozijo da classe em face do acordo estabelecido domingo. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

CEL. NEGREIROS – 'É uma classe formidável' **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

Proclamação do cel. Negreiros aos ferroviários. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

COOPERATIVA RURAL SERRANA – Agradecimento. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

QUADRO DO PESSOAL DA V.F.R.G.S. – Beneficiados pela Portaria Nº. 512, 17.252 servidores da ferrovia gaúcha. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

Exploração nos preços das frutas e legumes. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

FERROVIÁRIOS DECIDIRÃO PAGAMENTO. **A RAZÃO**, Santa Maria, 09 jul. 1957.

Realidade Contristadora. **A RAZÃO**, Santa Maria, 26 mai. 1960.

LUMINOSO FIM DE SÉCULO. **A RAZÃO**, Santa Maria, 25 nov. 1997.

SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA VIAÇÃO FÉRREA DO ESTADO. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 09 out.1949.

SÓ OS NEGATIVISTAS OBSCURECEM QUE O GOVERNO TEM FEITO PELA VIAÇÃO FÉRREA E NOUTROS SETORES. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 04 mai. 1954.

O COMÉRCIO, A INDÚSTRIA E O RURALISMO CONTRÁRIOS À ENTREGA DA VIAÇÃO FÉRREA. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 15 dez. 1949.

O PROBLEMA DA VIAÇÃO FÉRREA. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 18 nov.1949. Editorial.

A CRISE DA VIAÇÃO FÉRREA – APÓIA O SR. JOSÉ DIOGO A ATITUDE DO DR. HOMERO DIAS. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 09. mai. 1950.

VIAÇÃO FÉRREA. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 29. jul. 1950.

Continua Inalterada a Greve Dos Ferroviários – A intermediação do general Osvino Ferreira Alves – Alastrou-se ainda mais o movimento paredista – Segunda-feira poderá haver uma decisão – Eclodiu greve em Passo Fundo – Nota da direção da Viação Férrea. **Diário do Estado**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

Atividade da Comissão Parlamentar de Inquérito durante o dia de ontem – Acusações do delegado Oscar Klein ao deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira – Começaram a ser ouvidos os ferroviários. **Diário do Estado**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

Desta tribuna afirmo: - “O governo Municipal de Santa Maria faz o papel de relógio parado!” – Soel Maciel de Oliveira. **Diário do Estado**, Santa Maria, 09 mai. 1954.

Nos porões de Santa Maria. **Diário de Santa Maria**, Santa Maria, 19 jun. 2003, p. 08-13. Texto de Iara Lemos.

Cem anos de muita saúde e vitalidade. **Diário de Santa Maria**, 19 set. 2004, p. 08. Geral.

1963: ANO DE GRANDES VITÓRIAS DA CLASSE FERROVIÁRIA. **Eco Ferroviário**, Porto Alegre, AFSR, dez. 1961, Nº. 1.

Greves Atravessavam o Estado. **Fora de Pauta**, Santa Maria, Faculdade de Comunicação Social/UFSM, Ano 3, Nº. 11, jun. 1998, p. 1-12.

Dificuldades no transporte de mercadorias, pela Viação Férrea. **Jornal do Dia**, Porto Alegre, 04 set. 1949.

REVERBEL, Carlos. Rememorações ferroviárias. **Zero Hora**, Porto Alegre, 08 mar. 1988.

- Artigos em Revistas

Problemas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **REVISTA DO CINQUENTENÁRIO DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (1913-1963)**. Santa Maria, 1963.

V.F.Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, junho/1943.
Como vai aumentando a rede ferroviária do Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, jun. 1943.

Casa para ferroviários. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, jun. 1943.

Localização das Indústrias. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, jun. 1943. Arthur Castilhos.

ESTRADAS DE FERRO EM REVISTA – Um plano de novas obras para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, jan. 1944.

Um plano de novas obras para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, janeiro/1944.

A.V. F. do Rio Grande do Sul está tomando providências para assegurar a eficiência da circulação de seus trens. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, mar. 1944.

A primeira estrada de ferro do Brasil. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, agosto/1944. Eng. José do Nascimento Brito.

Apontamentos históricos sobre a viação férrea do Brasil. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, agosto/1944. J. Ayrosa Galvão.

Fixação do homem aos núcleos industriais. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, mar. 1945. Engº. Roberto Magno de Carvalho.

V. F. Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, ago. 1945. Do Correio do Povo – P. Alegre.

Problemas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **REVISTA FERROVIÁRIA**, Rio de Janeiro, mai. 1946.

Ilustração Ferroviária e Cooperativista. **REVISTA IMEMBUÍ**, Santa Maria: Ano I, Nº. 01; out. 1951.

- Outras fontes documentais

BALTAR, Elisa Charlier; FAGUNDES, Maria Cândida. **Tecnologia de Corte e Costura pelo Sistema Geométrico (Destinado às Escolas Ferroviárias)**. 2. ed. Santa Maria: Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Ltda. (COOPFER), 1952.

Boletim da Comissão Sindical Nacional do Partido Comunista, dez. 1930. Disponível em: <<http://www.cebela.org.br/txtpolit/socio/vol4/sumario4.html> - item 183.3 >. Capturado em: 18 ago. 2002.

BRAZILIAN GOVERNMENT DOCUMENT DIGITIZATION PROJECT – Ministerial Reports, 1821 -1960. Documentação dos Ministérios de Indústrias, Viação e Obras Pública (1893-1909); Viação e Obras Públicas (1909-1952); Trabalho, Indústria e Comércio (1935-1947). Disponível em: <<http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/bsd/hartness/minopen.html>>.

_____. **Reports Listed by Province**. Disponível em: <<http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/>>.

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. PRESERVE/RFFSA. Porto Alegre: Editora Metrópole, s.d.

CÍRCULO OPERÁRIO DE SANTA MARIA. **ACTA DE FUNDAÇÃO**, Santa Maria, 1º ago. 1920.

_____. **ESTATUTOS**, Santa Maria, 30 mar. 1946.

CÍRCULO OPERÁRIO PORTO ALEGRENSE. **COPA**, Porto Alegre, s.d.

FEDERAÇÃO DOS CÍRCULOS OPERÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório de 1946**, Porto Alegre, 20 jul. 1947.

IRMÃO ESTANISLAU. **Os 10 princípios básicos para uma família operária modelar**. Santa Maria, ago. 1959. Folheto.

PEREIRA, José Baptista Pereira. “A VERDADE SOBRE A CRISE NA VIAÇÃO FÉRREA”, **EXPOSIÇÃO DO SECRETÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS**, Porto Alegre, 8 nov. 1949.

Rio Grande do Sul. Secretaria de Estado da Cultura. Centro de História Oral. **Memória Cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: SEDAC/CHO, 2002.

Santa Maria, **200**. Edição comemorativa dos 200 anos (1797-1997) da instalação da 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites, na atual Rua do Acampamento, marco do povoamento definitivo de Santa Maria. Editora da UFSM, [s.d].