

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

***Avante, vamos para a luta: cotidiano e militância dos
trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958 – 1964).***

Fabício Renner de Moura

Orientador: Prof. Dr. Helder Gordim da Silveira

Porto Alegre

2007.

FABRÍCIO RENNER DE MOURA

***Avante, vamos para a luta: cotidiano e militância dos
trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958 - 1964).***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul para obtenção do título de Mestre em História – Área de concentração: História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Orientador: Prof^o. Dr. Helder Gordim da Silveira

Porto Alegre

2007.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus queridos pais, João e Rosângela, por terem depositado a sua confiança em vários momentos de minha vida, inclusive na escolha da História como campo de ação. Esse aspecto possivelmente possibilitou uma maior aproximação entre a nossa família com os frutíferos diálogos sobre as questões relacionadas à história do município de Cruz Alta. Agradeço, também, à minha avó, Tereza, pela sua confiança, pela sua dedicação e pela sua determinação, e ao meu irmão Leandro, grande companheiro.

Aos amigos, em especial ao professor Cláudio Carle, por ter fornecido todo o apoio necessário, em um momento muito difícil, quando passei a residir na cidade de Porto Alegre. A Giane Rodrigues, Lisiane Beltrão, Ângela Abreu, Bárbara Machado, Regiane Gambim, Roberto Leal e Jonathan Caino; aos professores Clarissa Rahmeier, Catarina Possebon, Ubiratan Soares, Paulo Weissbach, Aristeu Castilhos, Vânia Freitas, Ivanir Cunha Ticco, Mari Bortolli, Mônica De La Fare, Edgar Ávila Gandra e Ermélio Rossato; aos colegas do Mestrado, em especial, Gustavo Valduga, Mateus Couto, Karyne Johann e André Borges.

Aos trabalhadores aposentados da ferrovia, por terem aberto cordialmente a porta de suas residências para um sujeito, até então desconhecido; eles expuseram as suas idéias que não apenas possibilitaram a realização dessa pesquisa mas também criaram um caminho interessante para novos estudos.

Ao meu orientador, professor doutor, Helder Gordim, pelos seus auxílios na construção dessa pesquisa, sempre me transmitindo muita segurança. Além disso, os encontros da orientação foram um espaço da constituição de uma amizade.

E agradeço, por fim, aos funcionários dos arquivos que consultei, que, mesmo diante da precariedade estrutural em que esses lugares se encontram, realizaram a sua função com competência e profissionalismo.

RESUMO

Autor: Fabrício Renner de Moura.

Orientador: Prof^o. Dr. Helder Gordim da Silveira

O presente estudo visa examinar a trajetória dos trabalhadores ferroviários do município de Cruz Alta, através de sua entidade reivindicatória, priorizando dois aspectos ligados à identidade ferroviária, a saber, o cotidiano e a militância, nos anos de 1958 a 1964. Tomam-se como foco as relações engendradas pela militância, seja em seu cotidiano de trabalho com as inúmeras subcategorias presentes na Estação Férrea, seja além desse espaço, com a comunidade local, usando estratégias de aproximação em relação a essa. É uma trajetória que se constitui de intensos conflitos enfrentados no interior da militância, devido às orientações políticas em disputa na entidade sindical e pelas constantes relações com subcategorias que, ao longo da conjuntura em estudo, adquirem uma voz atuante na política sindical ferroviária. Entretanto, são rivalidades que, em algumas ocasiões, darão lugar a momentos de solidariedade. Tal prática que altera-se significativamente com advento dos grupos golpistas, em 1964, com a intervenção militar na empresa ferroviária e com a abertura de inquéritos, envolvendo vários militantes ferroviários. Além de uma bibliografia referente à temática em estudo, teremos como metodologia a história oral que privilegiará as vozes, até então em silêncio, dos antigos ferroviários, como também os demais sujeitos presentes naquele cotidiano ferroviário. E ainda, houve a consulta ao histórico profissional dos trabalhadores, elaborado pela Rede Ferroviária Federal que contém os dados referentes à trajetória dos trabalhadores, desde transferências a punições por atos de indisciplina. Como também ao periódico local.

PALAVRAS-CHAVE: trabalhadores ferroviários; militância; cotidiano; história local; golpe civil-militar de 1964;

ABSTRACT

Author: Fabrício Renner de Moura
Advisor: Dr. Helder Gordim da Silveira

The present study views to examine the trajectory of the railroad workers of Cruz Alta city, through its vindicative entity, prioritizing two aspects linked to the railroad identity, knowing the daily and the militancy, in the years of 1958 to 1964. It is taken as focus the relations produced by the militancy, being in its daily work with the present countless subcategory at the Railroad Station, being beyond this space, with the local community, using approximation strategies in relation to this. It is a trajectory that it constituted of intense conflict affronted in the militancy interior, due to the politics orientations in dispute on the syndical entity and by the constant relationships with subcategory that, along the conjuncture in study, acquire an active voice on the railroad syndical politics. However, they are rivalries that, in some occasions will give place to solidarity moments. Such practice that is altered significantly with the coup-minded groups advent, in 1964, with the military intervention in the railroad business and with the opening of inquests, involving many railroad militates. Beyond a bibliography refferent to the thematic in study, we'll have as methodology the oral history that will privilege the voices, until then in silence, of the ancient railroad workers, as also the withal present subjects in that railroad daily. And still, there was the consultation to the workers historical professional, elaborated by the Federal Railroad Network that contains the data refferent to the workers trajectory, since transferences to punishments for the inciscipline acts; and to the epoch local newspaper.

KEY-WORDS: Railroads workers; militancy; daily; local history; civil-military blow of 1964.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	07
1 OS TRABALHADORES DOS ANOS <i>DOURADOS</i> AO GOLPE CIVIL-MILITAR: 1958 A 1964	16
1.1 Os operários e o Estado: entre reciprocidades..... e conflitos.	16
1.2 A organização sindical nacional e regional dos trabalhadores.....	22
2 A FERROVIA DE CRUZ ALTA E O TRABALHADOR FERROVIÁRIO: ASPECTOS HISTÓRICOS, VIDA E TRABALHO	35
2.1 A cidade de Cruz Alta: política, economia e sociedade nos anos 60.....	35
2.2 A ferrovia em Cruz Alta: aspectos históricos.....	51
2.3 Ser trabalhador ferroviário: cotidiano e trabalho na estação férrea de Cruz Alta.....	59
2.4 A formação da União dos Ferroviários Gaúchos: o histórico de lutas e a trajetória do núcleo de Cruz Alta.....	72
3 OS TRABALHADORES FERROVIÁRIOS DO PÁTIO E DO ESCRITÓRIO: DAS ARTICULAÇÕES POLÍTICAS AO GOLPE CIVIL-MILITAR DE 1964	85
3.1 As frentes políticas e os vários campos em disputa.....	87
3.2 As festividades como estratégias de aproximação com a sociedade e com os trabalhadores.....	113
3.3 Perseguições e expurgos na ferrovia e a construção do inimigo público.....	118
CONCLUSÃO	128
BIBLIOGRAFIA	134

INTRODUÇÃO

Os trabalhadores, na condição de cidadãos, participantes, portanto, em potencial do cenário político nacional durante o período pré-golpe civil-militar de 1964, estreitaram a sua rede de atuação em vários espaços da sociedade brasileira. Essa expansão não se limitou apenas aos demais movimentos de trabalhadores e setores sociais, como, por exemplo, as agremiações político-partidárias, mas à constituição de uma relação muito próxima com o Estado, articulada já em períodos anteriores.

Dessa forma, passou a ser freqüente a presença de políticos em festividades nos sindicatos e nas associações, alusivas às comemorações ao dia do Trabalho ou demais datas do calendário oficial dessas instituições, e em assembléias de cunho político, bem como a participação dos trabalhadores em reuniões nas sedes dos governos e em solenidades políticas, demonstrando explícito apoio às ações governamentais.

No entanto, diante dessas características, consideramos ser um engano interpretar essa relação permeada somente por linearidades, com momentos de submissão e de uma fidelidade incontestável dos trabalhadores ao Estado. Seria uma avaliação, no mínimo, reducionista, não levar em conta os momentos de discordâncias, embates e distanciamentos entre esses sujeitos.

Partindo desse pressuposto, de uma inter-relação pautada na eliminação da noção de linearidade no diálogo entre esses atores – Estado e trabalhadores –, subentende-se que as intervenções dos órgãos do Estado, principalmente pelo Ministério do Trabalho, nem sempre terão efeito na ação coletiva dos trabalhadores.

Observa-se, diante da efervescência política nacional, as próprias instituições sindicais organizando as suas estratégias, alianças e rompimentos, possivelmente marcadas pelas realidades do cotidiano de trabalho. Nesse sentido, são militantes atentos às reivindicações dos trabalhadores de locais ou funções, que, em períodos anteriores, tinham pouca voz; há, também, disputas entre as militâncias pelo poder nos sindicatos; ocorre, além disso, a resistência de muitos líderes em seguir as orientações de partidos políticos; por fim, tem-se a busca por estabelecer novos espaços de atuação na sociedade como aspectos que se apresentam nessa conjuntura.

Tendo como pano de fundo essa esfera nacional, encontra-se, o caso particular, da cidade de Cruz Alta, localizada na região Noroeste do Estado Rio Grande do Sul. O presente estudo visa examinar a trajetória dos trabalhadores ferroviários através de sua entidade de ação política, durante os agitados anos de 1958 a 1964, em dois aspectos de sua identidade, a saber, as relações cotidianas e a militância, em um período que significou momentos de impacto no modo de vida ferroviário.

A cidade de Cruz Alta, no final do século XIX, passou a ocupar relevante posição econômica e estratégica devido à operação do transporte ferroviário que, no decorrer do século XX, consolida-se em um importante entroncamento, concentrando a produção de grãos e de manufaturas da região com destino ao Porto de Rio Grande¹.

Cabe, aqui, contudo, uma ressalva: a sua contribuição para a cidade não se resume apenas ao aspecto econômico. Com a ampliação do seu complexo, a Estação Ferroviária de Cruz Alta passou a contar com um elevado número de trabalhadores, divididos em inúmeras subcategorias, tornando-se, sem dúvida, a maior empresa em concentração de empregados da cidade. Essa condição

¹ Encontramos indicações referentes à ferrovia de Cruz Alta em: ZAMBERLAM, Jurandir. **Cruz Alta: as perspectivas do desenvolvimento – um estudo socioeconômico prospectivo.** Cruz Alta: APROCRUZ, 1989.

propiciou um peso significativo dessa categoria nas articulações da sociedade e da política local com o surgimento de várias novas lideranças.

Dessa forma, a categoria, ao longo do século passado, protagonizou diversas ações de relevância histórica na cidade, como greves, não em prol apenas de seus interesses, mas também movimentando-se, quando de interesse da categoria, em apoio aos demais segmentos trabalhistas do Município; atuou, também, no plano nacional, em vários acontecimentos políticos nos anos 20 e 30, e nos movimentos da Legalidade, em 1961 e de abril de 1964, em oposição ao golpe de Estado.

Entretanto, deve-se levar em conta que essa trajetória não apresenta traços lineares, isentos de momentos de tensão e de contradições. Buscaremos, pois, apreender, como esses choques eram gerados no interior da militância, ora devido às orientações políticas em disputa na entidade sindical, rivalidades que em algumas ocasiões dão lugar a solidariedades, ora pelas relações estabelecidas entre as diversas subcategorias.

Aliás, a pressão exercida pelos demais trabalhadores das subcategorias, isoladas em momentos anteriores, sobre a militância será uma constante, surgindo desses embates algumas lideranças políticas dispostas a diminuir as lacunas por muito tempo presentes entre essas subcategorias e a militância. Acirram-se, deste modo, os conflitos entre os trabalhadores do pátio e do escritório da Ferrovia.

Analisaremos também os efeitos do golpe civil-militar de abril de 1964, limite dessa pesquisa, sobre o cotidiano e a militância ferroviária. Tal repressão, a exemplo dos demais movimentos trabalhistas do país, atingirá grande parcela dos trabalhadores ferroviários, alterará substancialmente a sua rotina no trabalho e fora desse; além disso, ocorre a ação dos militantes com a demissão do quadro de servidores públicos, enquadrados *legalmente* como subversivos.

Portanto o *fazer-se*² a que o historiador E.P. Thompson se refere em seu texto sobre os trabalhadores ingleses do século XVIII, ao reconhecer que a classe operária é um processo ativo, com a participação da ação humana e influenciado pelos condicionamentos, permite-nos inferir que a identidade ferroviária é uma permanente construção conflituosa, seja por questões políticas e diferenças entre as diversas subcategorias, e solidárias, como veremos em alguns movimentos políticos e durante as festas da categoria. Pauta-se, portanto, por uma dinâmica de antagonismos, distante de qualquer relação homogênea, fator que possivelmente influenciava nas suas ações cotidianas.

No que se refere à produção local sobre os trabalhadores ferroviários de Cruz Alta, há uma aguda ausência de trabalhos, apesar da importância que esse segmento significou para o Município. O que existe são insuficientes referências de cunho economicista³, aliadas à construção de uma memória pública⁴ referente à Estação Ferroviária de Cruz Alta. Tal memória, conforme Núncia Constantino, visa destacar elementos do passado de fácil assimilação pela sociedade, estilizando alguns acontecimentos históricos.

Nesse sentido, essa memória passa a ser uma forma estratégica de construção histórica, contando com a reprodução, através de mecanismos publicitários, de um espaço ferroviário composto de ações homogêneas e livre de contradições. Torna-se, desse modo, estimulante, para nós, contribuímos para uma interpretação que descortine as relações desse universo ferroviário, com os trabalhadores da ferrovia de Cruz Alta, seus principais sujeitos.

As demais produções sobre os trabalhadores ferroviários que orientam nossa pesquisa tratam de analisar as relações conturbadas entre os trabalhadores e a empresa ferroviária e a busca de novos espaços de ação desses sujeitos,

² THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**: a árvore da liberdade. v. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 9.

³ CASTRO, Evaristo Affonso de. Notícia descritiva da região missioneira. Cruz Alta: Tipografia do Comercial, 1897; ROCHA, Prudêncio. A História de Cruz Alta. 2. ed. Cruz Alta: Gráfica Mercúrio, 1980.

⁴ CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Teoria da História e reabilitação da oralidade: convergência de um processo. In: ABRAHÃO, Maria Helena Menna Barreto. (org.). **A aventura (auto) biográfica**: teoria e empiria. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. p. 56.

como também os efeitos sobre o modo de vida dos ferroviários, no cotidiano do ambiente de trabalho e fora deste, após o processo de estatização das estradas de ferro do estado do Rio Grande do Sul. São estudos que, mesmo em temporalidades históricas e regiões diferentes da nossa pesquisa, possuem grande valor por abordarem o cotidiano ferroviário. Ou seja, os mecanismos de controle aplicado pelas empresas férreas visando o lucro, as resistências dos trabalhadores a esse controle e a importância política e social que a categoria representou no espaço nacional, regional e local ⁵.

Após a breve exposição de nossos objetivos, convém apresentar preliminarmente alguns conceitos norteadores da pesquisa. Iniciamos fazendo menção aos historiadores ingleses Eric Hobsbawm e E.P. Thompson, pesquisadores dedicados à História operária britânica desde a década de 50 do século passado e que influenciaram a História social ocidental.

Essas produções, sobretudo a de Thompson, representaram uma alternativa às interpretações estruturalistas - base teórica do marxismo ortodoxo - , privilegiando estruturas rígidas e, como consequência, a ausência do sujeito e suas experiências como atores históricos⁶. Entretanto, enfocaram uma classe popular distante do paternalismo e das demais injunções dos círculos dominantes ingleses nos séculos XVIII e XIX, capazes de construir uma identidade e valores próprios.

⁵ CALVO, Célia Rocha. Trabalho e trabalhadores: a experiência de ser ferroviário da companhia paulista de estradas de ferro 1890 – 1925. **História e perspectivas**. Uberlândia, n. 26, p. 261-291, 2002; FLORES, João Rodolfo Amaral. **Profissão e experiências sociais entre os trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1898 – 1957)**. Tese de doutorado. São Leopoldo: UNISINOS, 2005; HARRES, Marluza Marques. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. *Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920 – 1942)*. **História Unisinos**, São Leopoldo, n. 6, v. 6, 2002; MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. **História**. São Paulo, v. 21, 2002.; MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovia e ferroviário**: a politização do processo de trabalho (1920 – 1940). Dissertação de mestrado. São Paulo: UNESP, 1990.; PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940 – 2000). **Revista de História e estudos culturais**. v. 2, ano 2, abril/mai/jun. 2005.;

⁶ THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1981.

Observa-se que as resistências à ordem burguesa não estavam circunscritas apenas ao caráter revolucionário, mas também a várias manifestações culturais relacionadas ao cotidiano do trabalho, como também aos momentos de sociabilidade e de religiosidade com os seus variados ritos⁷. Não se anulam, porém, por outro lado, as possíveis inter-relações estabelecidas entre as classes dominantes e populares, seja no plano cultural, ou até mesmo no político.

Nesse sentido, diante dessa dinâmica, composta por várias forças, não se descartando possíveis embates ao longo da constituição da identidade dos trabalhadores, usaremos aqui, o conceito de classe de E.P. Thompson, que, conforme o autor, não é uma estrutura e nem uma categoria, algo dado, estático e fechado em si mesmo, mas sim é algo composto por intenso movimento, ou seja, é uma relação influenciada tanto pelos aspectos culturais como econômicos, que se manifestam historicamente nas relações humanas. É o resultado de experiências comuns que articulam os seus interesses contra outros interesses divergentes⁸.

Por sua vez, conforme Antônio Luigi Negro, o historiador inglês Eric Hobsbawm também reforça essa noção de classe social, recusando-a como se fosse uma casa em construção, com previsões de início e término⁹. Como o próprio autor ressaltou, a classe nunca estará concluída¹⁰.

Outro conceito norteador de nossa pesquisa é o de cotidiano, do historiador Benito Bisso Schmidt. Analisando a ação de um militante operário na Primeira República na cidade de Pelotas, o autor constatou que sujeito pesquisado conseguiu transcender o imediatismo da rotina diária no trabalho, posto pela fábrica, através de vários mecanismos de controle¹¹.

⁷ FORTES, Alexandre. "Miríades por toda a eternidade": a atualidade de E.P.Thompson. In.: **Revista Tempo Social**. São Paulo, n. 1, v. 18, p.3, 2006.

⁸ THOMPSON, 1987, op. cit., p.10.

⁹ NEGRO, Antônio Luigi. Imperfeita ou refeita? Debate sobre o Fazer-se da classe trabalhadora Inglesa. **Revista Brasileira de História**. São Paulo. v.16, n. 31 - 32, p. 41, 1996.

¹⁰ HOBBSAWM, Eric. **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. p. 273

¹¹ SCHMIDT, Benito Bisso. **Um socialista no Rio Grande do Sul: Antônio Guedes Coutinho (1868 – 1945)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000. p. 49.

O trabalhador ferroviário enfrenta condições semelhantes, estando inserido em um universo sistemático de controle da empresa ferroviária. Isso não significa, porém, que esses sujeitos permaneçam envolvidos nessas malhas, pois podem expressar a sua criatividade, inclusive com formas variadas de resistência. Conforme ressalta Benito Schmidt, o cotidiano é um campo de atuação que gera alienação e também resistência e criação¹².

Nesse sentido, torna-se essencial a metodologia da História oral em nossa pesquisa¹³.

Como nosso estudo visa analisar a trajetória dos trabalhadores da ferrovia de Cruz Alta, buscaremos as lembranças sobre o período em foco através dos antigos trabalhadores, hoje aposentados. Assim, conforme Janaina Amado, em seu artigo que trata das mentiras de um de seus depoentes, as entrevistas são sessões em que o sujeito, foco de nossas perguntas, reelabora as suas vivências coletivas e individuais, cruzadas por suas tradições e experiências cotidianas¹⁴.

Esses depoimentos não são *puros*, amparados por uma memória que reproduz exatamente como aconteceu o fato. Aquela passa por construções e está em permanente movimento, com condições reais para as transformações e para as mudanças constantes. Ecléa Bossi, em seu estudo sobre um grupo de trabalhadores paulistanos aposentados, afirma, sob a luz de Maurice Halbwachs, que a memória não é um sonho ou uma conservação total dos acontecimentos, e sim é mediada pelo presente e pelas representações sociais¹⁵.

Dessa forma, nesse processo de construção, contamos com os depoimentos dos trabalhadores e dos militantes ferroviários, com as suas lembranças sobre o cotidiano e a ação militante de então. São relatos que consideramos de grande relevância, pois, conforme Verena Alberti constatou em

¹² Ibid., p. 48 – 49.

¹³ ALBERTI, Verena. Histórias dentro da história. In: PINSKY, Carla Bassanezi. (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 166.

¹⁴ AMADO, Janaina. O grande mentiroso: tradição, veracidade e imaginação em história oral. **História**, São Paulo, v. 14, p. 135, 1995.

¹⁵ BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987. p. 17.

seu estudo sobre a biografia, a História oral é um importante instrumento de dúvida sobre as interpretações macrossociológicas insuficientes para explicar opções, estratégias e ações de grupos e indivíduos¹⁶.

Além da História oral como fonte de pesquisa, utilizamos a documentação escrita, localizada nos arquivos do Museu Histórico municipal e na Biblioteca Pública, ambos localizados na cidade de Cruz Alta. Nesses espaços, encontramos o periódico *Diário Serrano* e os registros dos trabalhadores ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Rede Ferroviária Federal.

Ambas as documentações possibilitaram observar aspectos do cotidiano do município e do ambiente ferroviário. Com a fonte jornalística, identificamos que, além de alguns aspectos relacionados à cidade, a presença dos ferroviários em muitos eventos políticos e sociais mostrava uma ligação dinâmica entre a categoria e a comunidade local.

Os registros dos trabalhadores ferroviários, que denominamos de fichas profissionais, contêm minuciosas informações sobre a trajetória do trabalhador durante o período que prestou os seus serviços. Produzida pela administração da empresa, observa-se um cotidiano de sistemáticos policiamentos ao trabalhador e, em contrapartida, freqüentes resistências dos ferroviários a esses mecanismos de controle.¹⁷

O estudo foi dividido em três capítulos. No primeiro, intitulado **Os trabalhadores dos “anos dourados” ao golpe civil - militar: 1958 a 1964**, realizamos uma breve análise das produções acadêmicas referentes aos trabalhadores, buscando realizar algumas críticas às produções clássicas que relegam a ação coletiva a uma subordinação incontestante ao Estado e a políticos populistas. Além disso, tentou-se examinar, no plano nacional e regional, a

¹⁶ ALBERTI, 2005, op. Cit., p. 2.

¹⁷ Nestas fichas, com a minuciosa identificação do operário, é possível constatar a desconfiança da Administração da empresa em relação aos operários que possuíam grande número de transferências, muitas vezes atribuídas por questões políticas. Além desses conteúdos, é possível encontrar ainda o nome do trabalhador, data e local de nascimento, estado civil, local que trabalhou, a data e o local de ingresso.

atuação dos trabalhadores nas greves, as articulações e os rompimentos estabelecidos com o Estado e a presença de uma militância próxima das bases, dos locais de trabalho.

No segundo capítulo, que tem como título **A ferrovia de Cruz Alta e o trabalhador ferroviário: aspectos históricos, vida e trabalho**, procuramos analisar o contexto do município de Cruz Alta na conjuntura em estudo, os seus espaços de trabalho e sociabilidades, bem como os impactos econômicos e sociais devido ao processo de industrialização patrocinado pelo Estado. Aqui, adentra-se no cotidiano ferroviário: passa-se de forma breve pela construção da ferrovia até sua estatização pelo governo gaúcho, gerando impactos no Município, e as relações estabelecidas dentro da ferrovia nas inúmeras subcategorias; há, também, os conflitos com a empresa, com os colegas de função. Nessa seção já realizamos as primeiras análises da fundação da União dos Ferroviários Gaúchos e da militância.

Finalizamos com o terceiro capítulo, intitulado **Os trabalhadores ferroviários de Cruz Alta: das articulações políticas ao golpe civil-militar de 1964**. Neste, examinamos a atuação dos militantes em meio a conflitos, devido a questões político-partidárias ou ligadas às relações entre as subcategorias ferroviárias. Também observamos a participação dos ferroviários em movimentos políticos e as estratégias de aproximação com a comunidade cruz-altense, com líderes políticos e com as demais personalidades. E, por fim, analisamos os efeitos do golpe civil-militar de 1964, no cotidiano ferroviário e na atuação militante, com a intervenção militar na Administração da empresa e o início dos inquéritos que resultaram em demissões.

1 – Os trabalhadores dos *anos dourados* ao golpe civil-militar: 1958 a 1964.

1.1 Os operários e o Estado: entre reciprocidades e conflitos.

No período pós-guerra mundial, as produções clássicas¹⁸ referentes aos trabalhadores dos anos de 1930 a 1964 são *enquadradas* em categorias explicativas ligadas à manipulação estatal, sem capacidade de organização e pautas reivindicatórias vindas dos locais de trabalho - são, pois, uma relação de constante submissão¹⁹.

Matriz teórica que fora conquistando espaços consideráveis nas interpretações sobre a ação coletiva dos trabalhadores²⁰, e na conjuntura do pós-golpe civil-militar de 1964. Pressupostos teóricos que serviram como justificativa para afirmar o *fracasso* e a *incapacidade* dos trabalhadores nos anos democráticos. Tanto é verdade que algumas lideranças do chamado Novo Sindicalismo encontravam nesta concepção subsídios para exercer profundas críticas aos militantes do Velho Sindicalismo²¹.

Entretanto, a sustentabilidade desses sujeitos, como simples objetos de manipulação dos governos populistas e elites empresariais, de sindicalistas ligados às cúpulas nacionalistas, fora ameaçada por novas concepções.

¹⁸ Referimos-nos as obras de: IANNI, Octávio. **O colapso do populismo no Brasil**. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971 ; WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

¹⁹ Ver: IANNI; WEFFORT, loc. cit.

²⁰ RODRIGUES, Leôncio Martins. Sindicalismo e classe operária – 1930/1945. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da civilização brasileira**. 3.ed. São Paulo: Difel, 1986.

²¹ Ver: SANTANA, Marco Aurélio; NASCIMENTO, Regina Malta. “Trabalhadores do Brasil” e “Peões”: passado e presente na fala de duas gerações de militantes operários. **Revista História Tempo**, Rio de Janeiro, n. 7, 1999.

Opondo-se à minimização que a atuação operária tem sido tratada nos espaços acadêmicos, a partir dos anos 80 do século passado, sociabilidades tanto dentro como fora dos pátios das empresas são abordadas, levando-se em conta a voz e as idéias produzidas pelos homens comuns da cidade e do campo²²; traz, além disso, as demais relações que compõem o ambiente operário, que, até então, encontravam-se às escondidas. Neste sentido, põe-se em cheque a relação entre os trabalhadores e o Estado, envolvidos em um *pacto*, de difícil rompimento por parte dos operários.

É importante ressaltar que tal acordo, em vários momentos, fora rompido. Estabeleceu-se, desta forma, uma relação de proximidade com o Estado, de apoio explícito da ação de ambos quando ocorria uma homogeneidade de interesses, inclusive com a conquista de espaços, conforme declarou um militante operário neste período *“como estamos bem com o governo, devemos aproveitar esta oportunidade”*²³. Houve, também, distanciamentos e rupturas, no momento em que são ameaçados os interesses e o bem-estar dos últimos.

Em uma conjuntura específica, para os trabalhadores, tem-se um processo desenvolvimentista contrastante: de um lado, há a consolidação de uma infraestrutura e indústrias de base²⁴ compatíveis para o ingresso do país na economia industrial multinacional. Contudo, a alta do índice inflacionário (chegando a 51% em 1962) apresentava um efeito contrário em relação a esse *ar de entusiasmo*, ao atingir a família operária e, desse modo, caracterizar um período de intensas lutas sociais, em busca de direitos e de melhores condições de vida aos trabalhadores²⁵.

²² FERREIRA, Jorge. **Trabalhadores do Brasil**: o imaginário popular. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.

²³ Declaração do militante sindical do Porto de Santos, Manuel de Almeida. Ver: FERNANDO, Teixeira da Silva, Direitos, política e trabalho no porto de Santos. In: FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos**: estudos recentes em História Social do trabalho. Campinas: Editora da UNICAMP, 1999. p. 74.

²⁴ HAFFNER, Jacqueline. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950 – 1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002. p. 22.

²⁵ FONTES, Paulo. “Centenas de estopins ao mesmo tempo”: a greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957). In.: FORTES, Alexandre. **Na luta por**

É importante ressaltar que o alto custo dos alimentos de primeira necessidade e a estagnação do salário mínimo atingiam o modo de vida operário, provocando ardentes discussões nos sindicatos, nos círculos de recreação, nos locais de trabalho e nos bairros fabris.

Revia-se, desta maneira, a relação com o Estado, na qual a atribuição de uma militância *muda* frente às realidades dos trabalhadores perde a sua consistência, pois os militantes

enfrentam o desafio de reforçar a presença do sindicato nos locais de trabalho, conectando as reivindicações salariais e de melhores condições de trabalho com a defesa de novos direitos e o cumprimento dos já existentes²⁶.

Verifica-se, desta forma, uma militância comprometida com as bases, envolvida no cotidiano de trabalho acima citado de orientações nacionalistas, como freqüentemente tem sido referida a sua ação²⁷. Busca-se, deste modo, uma relação direta com os locais de trabalho, até então argumentada pelas produções clássicas, como distantes e pouco importantes para as cúpulas. Frente aos comunistas, não foram poucas as diferenças de idéias entre a militância representante dos trabalhadores e as diretrizes do partido, muitas vezes distante das turmas de operários.

Essa *minoría com linguagem articulada*²⁸ passava pelo crivo dos demais trabalhadores, e sua condição como militante dependia de seu comprometimento em defender as pautas discutidas, conforme as necessidades das respectivas categorias, distanciando-os de reféns de militantes cupulistas e cooptados; neste sentido, se a militância não cumprisse o papel que lhe foi incumbido, era deposta.

direitos: estudos recentes em História Social do trabalho. Campinas; São Paulo: Editora da UNICAMP, 1999.

²⁶ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros do sísifo:** a ação coletiva dos trabalhadores porto-alegrenses nos anos 1958 a 1963. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 2002. p. 15.

²⁷ WEFFORT, Francisco. Origens do sindicalismo populista no Brasil (conjuntura do pós-guerra). **Estudos Cebrap**, São Paulo, n.4, 1973.

²⁸ THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa:** a árvore da liberdade. v. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 53.

Na condição de trabalhadores que convivem com situações semelhantes, inerentes ao cotidiano de trabalho, desde atividades nos pátios das fábricas e nas lutas por condições favoráveis de vida e trabalho, tudo isso os conduzia para uma relação de solidariedade e de afetividade, pois

na vida cotidiana que forma a coexistência social – onde ocorre permanentemente a relação entre o indivíduo e o grupo, onde o indivíduo não está isolado, ao contrário, liga-se por uma comunidade por uma série de laços de afeto, de costumes cotidianos, de ações²⁹.

Nesta rede de convivência, não há limites estabelecidos entre o público e o privado, pois a vivência no trabalho e as discussões desencadeadas nas assembléias invadem o espaço familiar, o interior das casas.

Todavia, nessa relação cotidiana, que, de um lado, move-se por solidariedade e por afetividade, formando um vínculo estreito entre o trabalho, a militância e a família, é possível verificar momentos de hostilidade, resultante deste convívio diário. Deste modo, têm-se desde as diferenças políticas, o não-cumprimento por parte da Administração de acordos já estabelecidos, as horas extras não contadas, as rivalidades entre as funções e os conflitos entre os trabalhadores gerados dentro ou fora da empresa, esses são comportamentos presentes no universo operário, ocorrendo, assim, o envolvimento da militância na solução ou na amenização desses casos.

Além desses aspectos que compõem as relações cotidianas no espaço operário como um todo com o envolvimento direto da militância, essa enfrentava um teste em relação a sua postura, a sua articulação e ao seu apoio, durante o desenvolvimento dos tensos períodos de greve, que, conforme as indicações de Toledo “sob o governo JK, haviam ocorrido cerca de 180 greves, [e] nos três primeiros anos de Goulart foram deflagradas mais de 430 paralisações”³⁰.

²⁹ BILHÃO, Isabel Aparecida; SCHMIDT, Benito Bisso; SILVA, Maria Amélia Gonçalves da. Aspectos da História operária: entre o público e o privado. **Métis: História & cultura**. Caxias do Sul, n.1, v.1, p. 159, 2002.

³⁰ TOLEDO, Caio Navarro. 1964: O golpe contra as reformas e a democracia. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n.47, v. 24, p. 6, 2004.

Dentre as várias paralisações que ocorreram neste período, é possível verificar greves de cunho político, de melhores condições de trabalho, de cumprimento dos direitos conquistados em paralisações anteriores, de questões econômicas e de solidariedades a outras categorias de âmbito regional e nacional³¹.

O impacto destas paredes grevistas não se limitava aos empresários e ao Estado. Seus reflexos extrapolavam e alcançavam o cotidiano de bairros e de cidades, alterando a rotina vivida nesses lugares. Dos locais de paralisação, as reivindicações partiam para as praças, para as zonas comerciais, ao se manter um contato com a comunidade, explicando e justificando tal movimento. Deste modo, a greve apresenta-se como uma relação dinâmica entre os operários, o Estado e, por fim, a opinião pública³².

De fato, a condução de uma greve, seja qual for a sua modalidade, dependia de uma boa articulação entre a militância e os operários. A paralisação de um pátio industrial provocava constantes embates entre operários fura-greves, patrões, empresariado, imprensa e o Estado. Esse último intervinha com ações repressivas através da ação policial³³.

Sendo assim, os embates não eram raros. Entre os operários, as ameaças dos chamados fura-greves eram uma constante e causavam inúmeras agressões por parte dos trabalhadores grevistas. Vale lembrar que as várias perseguições e rivalidades entre os operários nasciam desses momentos e com o golpe civil-militar, várias delações foram feitas como forma de vingança. A militância enfrentava dificuldades, ora por companheiros indiferentes às orientações cupulistas com estreitas ligações partidárias, distantes dos problemas do cotidiano de trabalho, ou por discordarem das greves de solidariedade, freqüentemente

³¹ MATTOS, Marcelo Badaró. Greves, sindicatos e repressão policial no Rio de Janeiro (1954 – 1964). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, 2004.

³² PERROT, Michelle. **Jeunesse de la grève**. Paris: Éditions du Seuil, 1984. p. 14.

³³ Nesse estudo o autor examina a repressão desencadeada pela polícia no Estado do Rio de Janeiro sobre os trabalhadores grevistas de várias categorias nos anos 50 e 60 do século XX, discutindo, desta forma, a relação entre o Estado e os trabalhadores. Ver: MATTOS, 2004, op. cit., p. 14

realizadas entre marítimos, ferroviários, estivadores e portuários³⁴; não era rara, também, a troca de insultos e violências físicas entre os operários.

Quanto à Administração, além das formas tradicionais de controle no trabalho, geradoras de constantes conflitos, o retorno aos pátios era em clima de possíveis punições. As transferências para as outras cidades, tornando-se um obstáculo para as possíveis rearticulações grevistas, a dificuldade de promoção às novas funções e as demissões atribuídas a causas de outra natureza, portanto, são punições explícitas, com vistas a prejudicar os *agitadores*. Somam-se a isso as ações punitivas silenciosas, dissipadas pelos setores, de oficinas a escritórios, buscando dificultar o cotidiano de militantes e trabalhadores participantes de greve. Havia também a hostilidade presente na imprensa e no empresariado, apontando os trabalhadores e as suas ações como subversivas e perigosas à ordem e à paz social.

Tal cenário de tensões, seja pela greve e demais atitudes coletivas, seja pela ação da militância, não estava distante das relações familiares, visto que envolvia todos os sujeitos consangüíneos ou não que estivessem residindo neste espaço. Mesmo a mulher operária (limitando-se aos afazeres domésticos, no cuidado da casa, do marido e dos filhos) convivia com a ação militante, com as perseguições da Administração da empresa, com a possibilidade de demissão e com a perseguição policial.

Seu trânsito nas assembleias e nos piquetes grevistas era limitado em determinadas categorias, até inexistente. É importante frisar que no meio operário reproduzia-se, ainda, a concepção de que a mulher era frágil, soberana, abnegada e vigilante, envolvida apenas nos fatos do dia-a-dia domésticos³⁵.

Assim, a sua ação localizava-se no âmbito doméstico, no cotidiano, utilizando esse espaço como ação política³⁶. A ação feminina alertava para possíveis prejuízos e riscos que determinadas ações militantes poderiam causar

³⁴ FERNANDO, 1999, op.cit., p. 72-73.

³⁵ RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar**: a utopia da cidade disciplinar. Brasil: 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 62.

³⁶ BILHÃO; SCHMIDT; SILVA, 2002, op. Cit., p. 167.

no bem-estar da família e apoiava-se na junção com as demais mulheres operárias nos momentos de greve, ao levar pelas ruas, pelos bairros, pelos mercados e pela vizinhança das cidades as suas reivindicações³⁷.

Mesmo sendo dependente do salário do marido, a mulher operária contribuía para a economia familiar, tanto que, nos períodos de crise econômica, comercializava doces, verduras e costuras, exercendo um matriarcado orçamentário³⁸. Ao denunciar ao marido as dificuldades financeiras, com gastos domésticos superiores aos do salário mínimo, ou seja, a mulher, de seu espaço de ação, participava indiretamente no âmbito essencialmente masculino.

O item a seguir examinará a formação de entidades reivindicatórias no plano nacional e regional destacando a importância dessas organizações nas dinâmicas dos movimentos grevistas e a formação de canais de interlocução com o Estado.

1.2 A organização sindical nacional e regional dos trabalhadores

Em uma conjuntura política de comportamentos radicais³⁹, tanto dos meios de direita com empresários, militares e políticos, como de esquerda, reunindo estudantes, trabalhadores urbanos e rurais, setores da Igreja e políticos, ambos os grupos tratam de formar institutos e organizações de classe com o objetivo de analisar a realidade pela qual o país passava.

Organizados em federações e intersindicais⁴⁰ de maior amplitude e em sindicatos ou associações locais de classe – pequenos sindicatos, moradores de

³⁷ PERROT, Michelle. **Os excluídos da História:** mulheres, operários e prisioneiros. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. p. 193.

³⁸ Ibid., p. 192.

³⁹ SKIDMORE, Thomas. **Brasil:** de Getúlio a Castelo Branco – 1930 -1964. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

⁴⁰ Reunindo trabalhadores de empresas públicas e privadas, essas organizações como o PUA (Pacto de Unidade e Ação), o PUI (Pacto de Unidade Intersindical), o CGT (Comando Geral dos Trabalhadores) e o Comando Nacional (ferroviários, marítimos, portuários e bancários) foram relevantes na organização, nos anos 50 e 60 de muitos movimentos grevistas, como na greve dos

bairro -, os trabalhadores arregimentados de ambas as formas desenvolveram estratégias no sentido de questionar as políticas estabelecidas, de cunho econômico, político ou de direitos, desenvolvendo um processo politizado, visto que se buscava uma inter-relação de forças com as demais categorias trabalhadoras.

Neste sentido, além de pressionar o Estado e o empresariado, a relação estabelecida entre tais categorias desenvolvia na sociedade (local, regional e nacional) o debate de pautas até então limitado às instituições sindicais, às fábricas e aos bairros operários. Atinge-se, deste modo, um plano maior em busca de reivindicações fundamentais também para a sociedade e para a ampliação considerável do debate democrático.

Dentre as várias estratégias desenvolvidas pelos trabalhadores, as ações coletivas por solidariedade possuíam importância ímpar. Não apenas por apresentar favoráveis efeitos, quando devidamente organizadas, mas por ser um dispositivo que rompe com os limites institucionais impostos à ação operária. Reflete-se, aqui, em contrapartida, uma postura mais cautelosa do governo frente às decisões destinadas aos trabalhadores.

Constata-se que tal trajetória acima descrita choca-se com uma linha interpretativa que desconsidera uma ação operária organizada e distante de uma interlocução com o Estado. Sendo assim, consideramos relevante a retomada cuidadosa da discussão, devido ainda à sua permanência em alguns estudos.

Tal referência insiste em uma relação caracterizada pelo centralismo, pelo dirigismo e pelo burocratismo como os *verdadeiros* hábitos da cultura sindical no Brasil. Encontra-se, aqui, uma política de manipulação, articulada pelo Estado, com o nome já bastante conhecido nas Ciências Sociais: o populismo.

Tal categoria explicativa engessou as interpretações referentes ao movimento operário, impossibilitando qualquer abordagem que visasse observar

400 mil no Estado de São Paulo em 1957, e político participando ao lado das forças legalistas no Movimento da Legalidade em 1961.

ma trajetória que não é estática e, menos ainda, como simples receptora das idéias vindas da classe dominante⁴¹.

Predominante por longos anos no meio acadêmico, tal conceito extrapolou esses limites, sendo compartilhado pelo senso comum, ao adquirir um significado pejorativo na política nacional; inclusive, apontam-se alguns personagens políticos como *populistas*, sem se levar em conta as características políticas de cada um deles, que, diga-se de passagem, apresentam agudas diferenças⁴². Além disso, identificam-se os *populistas*, como os responsáveis por conduzir e tratar os trabalhadores como massa de manobra, graças a seu personalismo e a uma estrutura *pelega*, sempre a seu serviço.

Assim, o destino dos trabalhadores estava selado: carência na capacidade associativa, pois não conseguem congregam um significativo montante de trabalhadores devido às suas características rurais e, como consequência, sem consciência de classe e com uma falta de combatividade, limitando as suas ações⁴³.

Vale ressaltar, porém, que essa categoria é composta por ambigüidades na sua interpretação, dificultando as suas possíveis definições. Oscila-se, aqui, entre uma relação marcada por interlocução e por reciprocidades entre o Estado e a classe trabalhadora, havendo, portanto, uma articulação por parte dos trabalhadores. Isso é bem diverso do viés explicativo que indica um convívio de aguda manipulação e de subordinação, desacreditando qualquer ação advinda dos trabalhadores.

Por mais que essa ambigüidade seja evidente nos escritos sobre o denominado *período populista*, é predominante, nas produções históricas dos

⁴¹ Ver: FERREIRA, Jorge. (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001.

⁴² CAPELATO, Maria Helena Rolim. Populismo e latino-americano em discussão. In: FERREIRA, Jorge. (org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. A autora chama a atenção para as exageradas análises generalizadoras sobre o populismo referentes a países latino-americanos, líderes políticos e governos. Desconsiderando-se, aqui, as especificidades que compõem esses aspectos, além do risco de se cair em erros grosseiros.

⁴³ FERREIRA, 2001, op. cit., p. 15.

anos de 1930 a 1964, a presença indubitável do Estado como árbitro *inquestionável* da relação com os trabalhadores - tem-se, pois, uma orientação de cima para baixo⁴⁴.

O predomínio desse debate, caracterizado por uma rede de dispositivos de doutrinação do Estado sobre o mundo operário, em fins dos anos 70 e início dos 80, já mostrava fortes insatisfações entre os pesquisadores. Um exemplo fora a pesquisa realizada no ano de 1979, por Celso Frederico, intitulada de *Consciência operária no Brasil*, explicitando as limitações do populismo, como comenta Jorge Ferreira

o autor expressou suas dúvidas certamente por entrevistar operários de carne e osso, conhecendo-os de perto. Frederico não encontrou, e demonstrou isso com muito talento, trabalhadores manipulados, iludidos e desviados dos seus “reais” interesses⁴⁵.

Dava-se, deste modo, o início ainda tímido, porém produtivo, de questionamentos dessa categoria, e ainda o ingresso de importantes metodologias de pesquisa buscando-se novos resultados.

À medida que obras históricas vindas da Europa⁴⁶ passaram a circular entre os historiadores e nos cursos de Pós-Graduação do Brasil, a insatisfação frente ao conceito de populismo aprofundava-se cada vez mais.

Graças a isso, em inúmeros estudos abordaram aspectos até então considerados irrelevantes em décadas anteriores, como o cotidiano nas fábricas, ao se observarem as manifestações de resistência aos mecanismos de controle; o cotidiano nos bairros operários, voltando-se à vivência de crianças e de mulheres, dentre outros aspectos que circulam nesse ambiente; os momentos de

⁴⁴ FERREIRA, 2001, op. cit., p. 79.

⁴⁵ FERREIRA, 2001, op. cit., p. 105.

⁴⁶ Ver: THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**. v. 1 – 3, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; HOBBSAWM, Eric. **Os trabalhadores**: estudos sobre a História do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981; PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

recreação que reuniam a família operária; as discussões e as reciprocidades presentes nas agremiações sindicais, tão menosprezadas em abordagens historiográficas anteriores; e, por fim, uma relação destituída de manipulação por parte do Estado.

Desta maneira, no contexto em análise, observam-se, nas regiões brasileiras, movimentos de trabalhadores concentrados em lutar por melhores condições de vida e de trabalho, sem nenhuma tendência à submissão. É necessário destacar que pautas reivindicatórias representam as necessidades de cada categoria, seguindo as suas particularidades.

Chega-se até às de maior amplitude (âmbito regional ou nacional), envolvendo diversas categorias de trabalhadores em prol de interesses semelhantes, sendo constantes as mobilizações solidárias com outras categorias aspecto que caracterizou esse contexto.

Neste sentido, distante de ações inerentes à submissão e a demais aspectos que representam um comportamento apático, os trabalhadores trataram de estabelecer um diálogo nem sempre tranqüilo com o Estado, travando inúmeras lutas nos campos político e econômico. Deste modo, extrapola-se a concepção de um universo fechado, limitado, com uma estrutura já conhecida, mas sim, estabelece-se um cenário de jogo político, com momentos de barganha e de conquista de direitos⁴⁷.

Havia um jogo político, com intensa atuação de ferroviários, portuários, estivadores, petroleiros, bancários, metalúrgicos, rodoviários e demais classes tanto do setor público como do privado. Convém, aqui, fazer uma observação: ambos os setores, privados e públicos, agiram unidos em várias ocasiões ou separados.

Não apenas influenciaram categorias de trabalhadores em suas cidades e regiões ou apresentaram à sociedade as suas insatisfações e projetos, mas

⁴⁷ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Helio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge. (org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.p. 271.

galgaram espaços mais amplos, com o fortalecimento das instituições já existentes e com a formação de outras federações e intersindicais⁴⁸.

Observa-se, desta maneira, uma vasta variedade de organizações e de ações no que se refere ao movimento dos trabalhadores. Mobilizações a nível nacional, regional e local, quando bem sucedidas, representavam a unidade do movimento e bons tempos para a militância na condução e na sustentação de suas idéias. Entretanto, tal estratégia dependia de uma consistente articulação entre as diversas categorias.

Esta estratégia de ação que se choca com o já comentado *sindicalismo populista*, refere-se negativamente ao movimento sindical neste período, relacionando-o sempre à incapacidade de organização, incluindo as instituições paralelas, ao ressaltar a inexistência da participação dos locais de trabalho nestas organizações como resultando, ocorre uma desarticulação entre lideranças e bases⁴⁹.

Com uma característica conjuntural de um crescente índice inflacionário, tendo reflexos agudos no cotidiano familiar dos trabalhadores, e a emergência de reformas estruturais, as reivindicações operárias não demoram a atingir elevados índices e a levantar na agenda nacional o debate dessas questões.

Tanto que nos anos 60 do século passado, há um esforço contínuo em superar essa estrutura oficial, como forma de reação à crise socioeconômica, com a criação do PUI, em que trabalhadores paulistas cientes da apertada estrutura sindical que os envolvia buscaram uma alternativa para superar esses limites; convém ressaltar que sua atuação no cenário estadual paulista fora significativa

⁴⁸ Destacamos no Estado do Rio Grande do Sul no final da década de 50, a formação de várias organizações sindicais de ação regional e local como a Intersindical do Funcionalismo Público (bancários, ferroviários e estivadores), a União dos Trabalhadores da Orla Marítima (trabalhadores dos Portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre), o Comando Sindical Gaúcho Unificado, o Comando Geral dos Ferroviários Gaúchos, o Comando Sindical de Porto Alegre (vários segmentos trabalhistas) e o Comando Sindical de Cruz Alta (Sindicato dos bancários, União dos ferroviários gaúchos, Sindicatos das indústrias de alimentação, Sindicato dos trabalhadores da construção civil, Sindicato dos empregados do comércio, Associação dos empregados das indústrias de fósforos).

⁴⁹ MATTOS, 2004, op. cit., p.04.

principalmente nas ondas grevistas de 1953, 1956 e 1957 que agitaram tanto a capital como interior, provocando, nos círculos conservadores, a intranqüilidade diante da grande concentração de trabalhadores

Em reunião convocada pelo PUI, (...) outras categorias preparavam-se para desencadear campanhas salariais conjuntas. Os sindicatos paulistanos dos trabalhadores têxteis, metalúrgicos, gráficos, dos mestres e contramestres da indústria de fiação e tecelagem e a Federação dos Trabalhadores Têxteis do Estado de São Paulo decidiram formar a Aliança Intersindical por aumentos de salários e contra a carestia⁵⁰.

Diante dessas manifestações que cresciam à proporção que os dias passavam, além das adesões à greve que alcançavam a monta de 100% e de um empresariado assustado e indisposto a sentar-se na mesa de negociações, o governador Jânio Quadros, mesmo resistindo, interveio com um forte aparato policial nas ruas da capital, solicitando, aos líderes do movimento, o início das negociações, já sob um clima tenso.

Entre violências corporais e uma intensa propaganda, advinda da imprensa e do empresariado do Estado de São Paulo, afirmando a perda de controle dos sindicatos dos metalúrgicos, dos portuários, dos ferroviários e dos têxteis sob os seus trabalhadores - com o objetivo de macular a imagem do movimento perante a população - os resultados não agradaram os trabalhadores em sua plenitude, porém esses conquistaram o apoio de vários setores da sociedade, de lideranças populares e de militantes de outras categorias. Era necessário, ainda, que o governo, empresários e políticos buscassem a articulação, ao invés de simplesmente virar as costas para o problema⁵¹.

Outra instituição intersindical atuante, fundada no Rio de Janeiro, com grande participação no movimento operário foi o PUA (Pacto de Unidade e Ação),

⁵⁰ FONTES, 1999, op. cit., p. 152.

⁵¹ FONTES, 1999, op. cit., p. 156.

que agregava operários ferroviários, portuários e marítimos, ao atingir um montante significativo de adesões.

Essas instituições intersindicais possuíam uma larga experiência reivindicatória e uma considerável organização sindical, contando com um número extenso de trabalhadores. Eram, também, categorias estratégicas no desenvolvimento econômico nacional, obtendo, desta forma, do Estado um relativo trânsito na concretização de suas necessidades.

A aproximação com os operários dos locais de trabalho tornou-se uma das estratégias mais eficazes para a obtenção de resultados positivos não apenas em situações de greve, mas também na própria comunicação entre as militâncias e as pautas a serem reivindicadas. Não cabia mais uma militância distante das bases aquém de suas dificuldades cotidianas e presas às orientações *duras* de partidos políticos. Era preciso extrapolar o sindicato oficial, não lhe aceitando como única forma de organização.

Tal postura possibilitou movimentos de âmbito nacional, como o ocorrido no ano de 1960, sustentado por três dias de greve, ao se exigir a paridade, igualando-se os salários de funcionários civis e militares. Sem uma organização consistente e sem o desenvolvimento de uma comunicação estreita com os locais de trabalho, marítimos, ferroviários, portuários e estivadores de todo o país⁵² jamais teriam condições de sustentar tal movimento.

Destacam-se, também, a greve da Legalidade em 1961; a de apoio à formação de um gabinete nacionalista e de antecipação do plebiscito ambas deflagradas em 1962; por fim, em defesa do regime democrático, resistindo ao golpe de Estado, em 1964. Todas essas manifestações contaram com a organização do PUA e do CGT, esse último com elevado grau de politização e de amplo apoio de organizações de esquerda⁵³.

⁵² FERNANDO, 1999, op. cit., p. 72-73.

⁵³ TOLEDO, Caio Navarro de. **O governo Goulart e o golpe de 64**. São Paulo: Brasiliense, 1997. p. 48.

No Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, em 1959, assumira o governo estadual; realizou uma Administração caracterizada por encampações de setores da telefonia e de energia, provocando, nos meios conservadores, fervorosas críticas, com o intuito de manter um serviço de melhor qualidade com vistas para um desenvolvimento autônomo⁵⁴. Empenhou esforços também na reformulação da estrutura viária do Estado, com o intuito de melhorar o escoamento de produtos.

Contudo é no âmbito político que Brizola ganhou simpatia e antipatia com a organização da Campanha da Legalidade. Contando com o apoio do III Exército e de várias categorias operárias nessa resistência, no mês de agosto de 1961, a campanha acabou anulando um possível golpe de Estado, arquitetado por ministros militares e políticos da UDN (União Democrática Nacional).

De fato, a sua aproximação entre os círculos de operários era aceita, porém estava distante de qualquer afirmação que indicasse os trabalhadores envolvidos por um *populismo brizolista*.

Essa “camuflagem” que envolve a ação sindical no Estado, novamente, apresenta pouca sustentabilidade, devido a um contexto de volumosas articulações entre diferentes categorias de trabalhadores, como na constituição de sindicatos, e na explícita resistência à estrutura sindical oficial com a formação de organizações horizontais, tanto na capital como no interior do Estado. De acordo com

(...) uma relação de conflitos. Nesta fase não faltaram enfrentamentos, distanciamentos e desesperanças. Em todo o caso, o movimento sindical rejeitou em estabelecer uma relação de adesismo e submissão, como o governo petebista desejou e tentou impor⁵⁵.

Deste modo, é possível constatar sindicatos, mantendo períodos de conflito e de articulação constantes com os patrões e com o Estado, ao mesmo tempo formando consistentes alianças/solidariedades com outras categorias.

⁵⁴ SKIDMORE, 1982, op. cit., p. 278.

⁵⁵ SANTOS, 2002, op. cit., p. 20.

Lembre-se que tais alianças eram tecidas entre classes trabalhadoras ligadas ao setor público com o privado, não havendo diferenças como são freqüentemente apontadas.

Nesta conjuntura, é possível encontrar instituições operárias em processo de consolidação, ou seja, reconhecidas oficialmente pelo Ministério do Trabalho ou ainda a caminho desse título: é o caso do Sindicato dos Portuários da cidade de Rio Grande⁵⁶, que, no ano de 1959, recebeu o reconhecimento oficial. Aliás, é necessário ressaltar que o empenho das militâncias na busca desse reconhecimento será evidente em várias categorias.

Composta por uma trajetória histórica, envolvendo embates por questões políticas internas ligadas à instituição sindical na disputa pela liderança da entidade ou pela chefia do porto, a sua presença no meio operário da cidade de Rio Grande, como nas esferas estadual e nacional, era relevante, servindo até como orientação a outras instituições operárias.

A experiência adquirida deu-lhe condições de participar de importantes congressos, como na cidade do Rio de Janeiro, durante o encontro da Federação Nacional dos Portuários em 1964, e alguns anos antes, em 1958 com a fundação da União dos Trabalhadores da Orla Marítima, agregando trabalhadores dos portos gaúchos - superam-se, aqui, as amarras do sindicalismo oficial.

Tal experiência foi partilhada pelos trabalhadores ferroviários da V.F.R.G.S (Viação Férrea do Rio Grande do Sul), que, desde o início do século XX, já se manifestavam através de seus sindicatos divididos em várias funções. Politizada, a categoria ferroviária desenvolveu nos anos 50 e 60 um trabalho de reconhecimento dos locais de trabalho, denominados de núcleos ferroviários.

Esses eram localizados em estações ferroviárias de todo o Estado, mantinham os seus núcleos reunidos em torno de suas necessidades e com uma

⁵⁶ GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência**: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969. Cruz Alta: Unicruz, 1999.

ligação constante entre as estações, evitando-se, assim, a real possibilidade de isolamento.

Internamente havia tensas disputas políticas entre simpatizantes do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro) e os chamados *vermelhos*, ligados ao ilegal PCB (Partido Comunista Brasileiro), e demais partidos com pouca expressão, pela liderança de seus núcleos. Houve até a possibilidade de se disputar e de chegar à presidência da U.F.G. (União dos Ferroviários Gaúchos) com sede na cidade de Santa Maria, na qual se realizavam as assembleias com a presença de todos os núcleos.

Não apenas no âmbito nacional mas também estadual, os ferroviários ampliaram os seus espaços, apoiando e participando de paredes grevistas de outras categorias, como dos bancários e dos portuários ao paralisar as atividades nas estações e nas oficinas. Em algumas circunstâncias, os ferroviários manifestavam apoio e auxílio para a formação de novos sindicatos e associações, não realizando greves devido a efervescentes oposições internas. Não eram, portanto, unânimes entre os trabalhadores algumas manifestações de solidariedade.

Neste capítulo buscou-se apresentar uma militância operária ativa e articulada em meio a uma estrutura estatal, que, mesmo com instrumentos institucionais como o Ministério do Trabalho, a legislação trabalhista e a vigilância da Administração de empresas públicas ou privadas, não se enquadraram como sujeitos apáticos ou simples massa de manobra situação exaustivamente trazida por diferentes matrizes teóricas.

Assim, através de estudos que releram as fontes históricas, deparando-se com as mais variadas ações do movimento operário, defrontou-se com as interpretações dominantes que deixaram à margem do saber histórico tais sociabilidades. Neste sentido, relações cotidianas entre homens e mulheres, dentro ou fora das fábricas, passam a ser percebidas, da seguinte maneira

é preciso considerar que as ideologias dominantes naqueles anos, por mais dominantes que tenham sido, não poderiam ter eliminado completamente as idéias, crenças, valores e tradições anteriormente presentes na cultura popular⁵⁷.

Dessa forma, a militância, no presente contexto, terá traços que fogem as concepções teóricas clássicas. Seu relacionamento com os operários dos locais de trabalho será estreito e marcado por momentos de aproximação e até mesmo de rompimento quando a militância se mostrar aquém dos interesses da maioria. Neste sentido, têm-se comportamentos esse, semelhante no interior da militância. Neste sentido, têm-se lutas pelo poder político entre comunistas, socialistas e trabalhistas, possíveis alianças e ações integradas a outras categorias; há, ainda, a inexistência de *limites* entre a militância e a família, pois ambas, em determinados momentos, imbricam-se.

Também, neste capítulo, reconheceu-se que, no que diz respeito à organização nacional e estadual, seja nas instituições intersindicais de grande expressão como o PUA ou de menor amplitude, ambas traçam o fluxo contrário difundido pelas produções clássicas. As suas características descortinam tais pontos, dentre elas, a inexistência de consciência, de participação dos locais de trabalho e de uma subordinação incontestada ao Estado. Com tal dinâmica, governantes, políticos e empresários tiveram que criar o hábito de ter cuidado em realizar tais projetos sem observar os trabalhadores e, ainda, de sentar-se à mesa de negociações. Por fim, identifica-se uma pluralidade de alianças/solidariedades entre as categorias laboriosas, não havendo nenhuma forma de normatização nesta prática, eventualmente proveniente de intersindicais.

No próximo capítulo analisa-se o município de Cruz Alta na conjuntura em estudo, seus espaços de trabalho e sociabilidades, e os impactos econômicos e sociais devido ao processo de industrialização promovido pelo Estado que já se refletia na cidade. Examina-se, ainda, nessa seção o cotidiano ferroviário, desde sua construção e estatização pelo governo do Rio Grande do Sul, gerando

⁵⁷ FERREIRA, 1987, op. cit., p. 16.

impactos no município de Cruz Alta, e as relações estabelecidas no dia-a-dia do trabalho ferroviário. Há, também, nesse capítulo, as primeiras análises da ação da militância ferroviária de Cruz Alta no núcleo da União dos Ferroviários Gaúchos.

2 A ferrovia de Cruz Alta e o trabalhador ferroviário: aspectos históricos, vida e trabalho.

2.1 A cidade de Cruz Alta: política, economia e sociedade nos anos 60.

Com a operação da ferrovia, Cruz Alta adentra em um processo de significativo crescimento econômico com condições propícias para o desenvolvimento de um parque industrial, baseado na agroindústria, e para a ampliação do mercado para seus produtos agrícolas e de serviços.

Simultaneamente a isso, está em processo um acelerado crescimento demográfico devido às novas políticas institucionais, dirigidas ao campo, com a mecanização da agricultura em meados da década de 1950, conquistando grandes espaços, principalmente entre os tricultores e mais adiante com a cultura da soja. Neste sentido, tem-se como resultado a queda na produção de algumas culturas e o deslocamento de muitos trabalhadores do campo para a cidade.

Devido a esse movimento migratório, a estrutura urbana oferecida torna-se obsoleta, levando as elites a dispensarem dispositivos para controlar a ocupação das áreas centrais da cidade, assim como de comportamentos, ou seja, a reprodução de valores impróprios para o crescimento econômico e comercial em curso na cidade. Desta maneira, impulsiona-se a formação de bairros nas proximidades das ruas centrais, como também de espaços diferenciados de sociabilidade. Deste modo, pretende-se discutir neste subcapítulo os aspectos econômicos e os sociais presentes em Cruz Alta, passando pela intensa disputa político-partidária aqui presente, a exemplo da conjuntura nacional.

O isolamento significava um empecilho para qualquer tentativa de consolidação do desenvolvimento local e regional a longo prazo. Mesmo com uma

produção agrícola e pecuária que resultava em elevados tributos para os cofres da província, esses rendimentos ainda eram insuficientes.

Apesar de desenvolver uma relativa comercialização de erva-mate com Buenos Aires, Montevideu e Rosário, com algumas localidades do interior e com a capital da província⁵⁸, as condições de alcançar maior desenvolvimento esbarravam na insuficiente capacidade viária da região, pois havia péssimas estradas, e o único meio de transporte razoável eram as carretas.

Desta maneira, a busca de maior mercado de consumo, menos tempo de viagem para outras regiões, maior capacidade de carga dos produtos exportados e a vinda de novos investidores e migrantes/imigrantes para a região e para o município de Cruz Alta, tudo isso seria possível com a eliminação desses obstáculos diretamente ligados à questão viária.

Apesar da coleta e da comercialização da erva-mate estar em declínio no momento do funcionamento da ferrovia, devido ao desenfreio desmatamento para a formação dos campos à pastagem, o transporte ferroviário acabou propiciando o desenvolvimento de outros setores da economia, ligados diretamente ao relativo desenvolvimento das colônias de Neu Württemberg e Ijuí, e das grandes propriedades rurais dedicadas à criação de gado e de suínos.

Carregados nas pequenas estações de Belisário e de Ijuí, esses produtos, destinados à gare ferroviária de Cruz Alta, eram comercializados para o consumo interno do município, e o seu excedente passou a formar as condições propícias de um incipiente parque industrial. Surgem, desta forma, as pequenas indústrias, tanto de composição familiar e individual como de pequenos grupos, reunindo colonos que passaram a residir no centro da cidade. São pequenas indústrias que

(...) produziam para o mercado regional, não enfrentavam problemas maiores com relação à matéria-prima, pois procuravam adaptar a sua produção às condições do setor primário gaúcho. Seu problema maior

⁵⁸ ZARTH, Paulo. **História agrária do Planalto gaúcho: 1850 – 1920**. Ijuí: Editora da Unijuí, 1997. p. 79.

relacionava-se com a obtenção de capital e com o tamanho de seu mercado. Os capitais nelas investidos provinham do comércio realizado dentro do próprio Estado e, por isso, dotavam essas indústrias de menores possibilidades quanto à mecanização e ao tamanho da planta mínima⁵⁹.

Destacam-se o matadouro público, já em construção em fim dos anos 20, as charqueadas e os curtumes, operando com os derivados de suínos e de gados abatidos; as ferrarias, que construíam (carroças utilizadas no interior das propriedades e no perímetro urbano do município) e implementos agrícolas, como o arado; as serrarias, instaladas em grande número não apenas no centro de Cruz Alta como também no interior, usando madeiras nobres das abundantes zonas de mata da região⁶⁰.

Apesar de haver uma tímida estrutura industrial, tendo a produção primária como a principal fornecedora de matéria-prima, Cruz Alta apresentava uma diversificada produção que atendia a um mercado consumidor, presente em seu espaço urbano, em seus distritos e em algumas cidades próximas.

Neste sentido, se formos caracterizar um perfil da atividade industrial do município de Cruz Alta, levando-se em consideração o centro industrial da cidade de Porto Alegre essa destinava os seus produtos essencialmente para a região colonial e para a cidade portuária de Rio Grande⁶¹, com vistas a um mercado nacional a estrutura industrial cruz-altense, além de pequena e sem condições de competição com esses centros, era suficiente dentro das condições de sua infraestrutura, mesmo com o funcionamento do transporte ferroviário, e do seu mercado consumidor.

Esse último aspecto, nos anos 30, mais exatamente a partir de 1937, com o Estado Novo, passou a ter relevância devido à implantação de um modelo menos dependente do mercado externo, substituindo-o por uma produção interna. Desta

⁵⁹ REICHEL, Heloísa Jochins. A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha. In: DACANAL, José Hidelbrando; GONZAGA, Sergius. (org.). **RS: Economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 264.

⁶⁰ Jornal O Comércio, Cruz Alta, 04 de outubro de 1924.

⁶¹ REICHEL, 1979, op. cit., p. 264.

forma, do modelo agroexportador buscou-se formar um modelo industrial, com o objetivo de se afastar da dependência em relação aos países industrializados; intensifica-se, pois a presença intervencionista do Estado na área econômica e social. Diante disso, é provável que o município de Cruz Alta, devido à sua dependência econômica pautada sobre produção primária, tenha-se adequado ao modelo de desenvolvimento acima citado.

Ainda que o Rio Grande do Sul fosse destinado, conforme os interesses da burguesia estado-novista, a ser um fornecedor em potencial de gêneros agropecuários, em algumas regiões gaúchas, desenvolveram-se parques industriais, possuindo uma matéria-prima que seria a base de sua sustentação; ocorre, pois, "(...) a transferência de capitais de um setor a outro, e não só do café ao algodão, mas também do setor agrícola a outros, principalmente ao industrial."⁶²

Conforme o desenvolvimento desse modelo voltado para o mercado interno fundamental nessa conjuntura⁶³ e considerando-se a trajetória iniciada na República Velha na formação de grandes e de pequenos redutos industriais no Estado, o Rio Grande do Sul esteve entre os Estados da Federação com maior participação na produção industrial, durante as décadas de 30 a 60 do século XX⁶⁴.

O município de Cruz Alta, diante desse panorama, manteve condições propícias para manter e ampliar o seu parque industrial. Entretanto, para tal condição, foi crucial desencadear reformas no sistema viário, ou seja, na capacidade de fluxo das importações e das exportações dos produtos. Sendo assim, o sistema ferroviário, principal meio de transporte no município, recebeu algumas ampliações na estrutura de armazenamento e de carga; houve, também, a inauguração em 1940 do trecho Cruz Alta a Santa Rosa, que ampliou consideravelmente a ligação com a Região Noroeste.

⁶² SODRÉ, 1996, op. citi., p. 87.

⁶³ SODRÉ, 1996, op. cit., p. 87-88.

⁶⁴ CARRION JR, Francisco M. **RS**: política econômica & alternativas. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981. p. 15.

Assegura-se, assim, temporariamente, a transação comercial das atividades industriais e agropecuárias do Município. Essa ampliação realizada pela V.F.R.G.S. dava-se, de um lado, pela pressão dos setores importadores e exportadores do Município frente à necessidade de ampliar desde a capacidade de carga como também o armazenamento até a construção de trechos ou de pequenas estações em localidades economicamente estratégicas. Usa-se, inclusive, a imprensa como meio de agregar apoio da comunidade e até de pressão ao governo; de outro, havia a ação do governo estadual em desenvolver uma política de infra-estrutura, em que o transporte ferroviário seria o principal instrumento de ligação das regiões produtoras. Cabe respaldar que não eram descartados, em muitas ocasiões pesadas, críticas dos municípios, devido à demora na execução dessas reformas.

Sendo assim, em fins dos anos 30 e início dos 40, o Município entra em um período de substancial desenvolvimento econômico, posicionando-o entre as cidades com maior renda *per-capita* do Estado e na década seguinte supera, até mesmo, a do Estado⁶⁵. Com base nisso, não demorou muito para o Município passar a ser apontado como uma das *ilhas de bem-estar social* no Planalto Médio, referindo-se às *ótimas condições* de vida de seus habitantes.

Tal euforia deve-se à absorção da mão-de-obra local pelas indústrias da cidade, dedicadas a várias atividades, desde alimentação, implementos agrícolas, sementes, abatedouro de animais e serrarias. Esses estabelecimentos, denominados de fundo de quintal, desenvolviam a sua produção sem avançados dispositivos tecnológicos, e não oneravam as suas operações com a compra de maquinários isso acabaria refletindo no preço e na qualidade do produto.

É importante destacar que acidentes de trabalho nesses estabelecimentos faziam parte desse cenário de *progresso*, apesar de serem pouco lembrados pela historiografia local. Por ser um trabalho manual e estarem expostos a longas horas no processo produtivo e limitados a um espaço físico em condições insalubres,

⁶⁵ ZAMBERLAM, 1989, op. cit., p. 71.

esse cotidiano, com pouca atenção dos empresários, levou a organização de inúmeras entidades sindicais na década de 50, que atuaram com voz permanente na solução dos problemas relativos às condições de trabalho e às questões salariais, além de uma atuação constante no âmbito da política local⁶⁶.

Além de atender ao mercado local e regional, seus produtos atingiram algumas localidades da Região Sul e até mesmo do Sudeste do país, com a produção de fósforos pela Sociedade de Fósforos Cruz-Altense Ltda, que, além de ser a única nessa atividade no Estado, competiu diretamente com a Fiat Lux S.A. e atingiu consumidores paranaenses e do interior do Estado de São Paulo.

Caso semelhante ocorreu com a Cooperativa Sul-Rio-grandense de Banha, que, até o ano de 1971, disputou espaço com a empresa Sadia, situada na cidade de Concórdia, Santa Catarina, abatendo por dia milhares de suínos vindos de pequenas e de grandes propriedades rurais do norte do Rio Grande do Sul e do sul de Santa Catarina.

Somam-se, também, a indústria Satélite, dedicada à construção de colheitadeiras, tratores, arados e grades para o manejo agrícola; as indústrias Marchionatti, na fabricação de bolachas e massas; as fábricas de cerveja e refrigerantes e ainda os inúmeros estabelecimentos de moagem e de beneficiamento de milho e trigo.

Observa-se, que, de acordo com a densidade demográfica de Cruz Alta no ano de 1940, com 57.515 habitantes, 16.029 residem no perímetro urbano e 41.407 no campo. A população citadina era absorvida pelas indústrias e pelos setores do comércio e serviços; no campo, a produção era voltada à subsistência e à exportação de produtos como batata, ovos e mandioca, além da atividade pecuária, concentrada na avicultura, suinocultura e bovinocultura, que garantiam a permanência da maior parte da população na zona rural⁶⁷.

⁶⁶ Destacamos o Sindicato dos Trabalhadores, nas indústrias de alimentação; o Sindicato dos Trabalhadores, na indústria da construção civil; o Sindicato dos Empregados do Comércio e a Associação dos empregados, da indústria de fósforo.

⁶⁷ ZAMBERLAM, 1989, op. cit., p. 130-131.

Entretanto, na segunda metade da década de 50, esse quadro encontra-se ameaçado. Com o interesse de acelerar a industrialização, a política industrial adotada pelo Estado passou a estimular a concentração do pólo nacional na Região Sudeste do país, provocando a estagnação de parques industriais periféricos com um sistema de produção predominantemente artesanal. O argumento firmava-se na incapacidade de competição desses parques industriais com os dos demais países industrializados com isso, há a dificuldade de ingressar o país no modelo capitalista monopolista e oligopolista. Isto significa que, mesmo com índices econômicos favoráveis em várias regiões interioranas do país, o Plano de Metas, lançado pelo então Presidente Juscelino Kubitschek, priorizou a industrialização acelerada como política de governo para esse setor, contando com a participação maciça do capital estrangeiro⁶⁸.

Com uma produção manual, desprovida de tecnologia (e ainda dependente da atividade agropecuária também atingida pelo plano político de desenvolvimento), as indústrias do município vão lentamente perdendo espaços, pois não estão “enquadradas” no plano de industrialização institucional. Deste modo, não demora o interesse das empresas com capital estrangeiro em adquirirem algumas indústrias da cidade, incorporando-as fato que ocorreu em empresas de implementos agrícolas e fertilizantes da região ou simplesmente fechando as suas portas devido à competição que as mesmas geravam no mercado local.

Crise semelhante foi encontrada na zona rural onde as culturas de mandioca, aveia e milho, com grandes áreas de plantio e de comercialização na cidade perdem espaço para as culturas de soja e trigo. O mesmo acontece com a pecuária, *engolida* pela agricultura empresarial, pois, se, na década de 50 do século XX, essa ocupa 86,45% do espaço agrário de Cruz Alta, na década seguinte ocorre uma queda para 78,79%, acentuando-se nos períodos posteriores. Enquanto isso, as áreas de lavoura, graças às culturas de soja e de

⁶⁸ BANDEIRA, Luiz Alberto Muniz. **O governo João Goulart**: as lutas sociais no Brasil: 1961 – 1964. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora da UnB, 2001. p. 42.

trigo, que, nos anos 50 eram de 10,68%, no início da década de 60, crescem para 9,42%⁶⁹.

São índices que, ao longo da década de 60, terão significativas elevações devido aos incentivos governamentais que disponibilizava créditos para a compra de implementos agrícolas mecanizados, adubos e fertilizantes, além da construção de locais para a armazenagem da produção, criando condições favoráveis para o fortalecimento deste modelo agrícola⁷⁰.

Soma-se a esse crescimento financeiro um modo de vida de intensos programas culturais nos clubes aristocráticos da cidade, como o Clube do Comércio, o Clube Internacional e o Clube Cruz-altense freqüentados por pessoas *distintas*, ou seja, empresários, políticos, médicos, advogados, jornalistas e militares. Nesses ambientes, a família cruz-altense comparecia para desfrutar os elegantes bailes de debutantes, apresentando à sociedade local as moças que irão freqüentar a vida social do município.

Tal espaço também é palco dos animados bailes de Carnaval, reunindo os seus blocos carnavalescos e o bloco Paralelo 38, composto por rapazes trajados com roupas femininas, dançando pelas ruas do centro da cidade. Nesses dias de folia, os clubes abastados escolhiam as suas soberanas para serem contempladas no último dia da festa como a rainha do Carnaval do Município, recebendo no palanque oficial, das mãos do Prefeito municipal, a coroa tão cobiçada pelas moças e pelos seus familiares; após a cerimônia, sob um carro alegórico, há um desfile nas ruas do centro da cidade.

Nos fins de semana, além das festas nos clubes, os cinemas também são locais de grande movimento. Tanto o Cine Ideal como o Cine Rex, localizados na Rua Pinheiro Machado (rua principal da cidade), tinham as suas sessões lotadas. Além de rodar filmes, o Cine Ideal foi palco de grandes apresentações teatrais. Era comum os casais passearem pelo centro e antes do início da sessão

⁶⁹ IBGE. Censo agrário, 1950 a 1985.

⁷⁰ HAFFNER, 2002, op. cit., p. 160-161.

degustarem doces e bebidas nas confeitarias e nos *elegantes* bares o mesmo acontecia em relação aos grupos de amigos, reunindo-se no Café Maracanã e no Café Cristal ou no famoso Bar do Muti, em meio ao lento trânsito de veículos a passeio, em família, no fim da tarde.

Observa-se que o centro do Município é um local de reprodução dos costumes e dos comportamentos vinculados aos modelos civilizados, em que homens e mulheres possuem papéis definidos, segundo o modo de vida burguês os espaços recreativos são um belo exemplo disso. Como afirma Richard Sennett (1998), essa maneira de portar-se socialmente, desde o final da Segunda Guerra Mundial, ganha força na sociedade ocidental, limitando a vida social aos locais escolhidos para a reprodução de suas sociabilidades. Ambientes, como os clubes e os cinemas, irão reproduzir esses valores socialmente aceitos e tidos como corretos.

A praça, área de passeio e de encontros, de manifestações artísticas e políticas dos círculos dominantes em décadas anteriores, agora, é também um espaço para as manifestações operárias; além disso, são distribuídos panfletos, que expõem as razões das paredes grevistas, com eloqüentes discursos à sociedade. Apesar de ainda transitar pela Praça General. Firmino de Paula, Praça São Jacob e a Praça da igreja, a tendência das elites é recolherem-se no seu espaço para a articulação, diversão e arte fechado aos populares das regiões periféricas da cidade.

Sendo assim, as elites em busca do desenvolvimento econômico do município apontam os locais marginais da cidade, referindo-se de forma pejorativa ao cotidiano desses sujeitos, sempre denunciados como vadios, arruaceiros e desordeiros, distantes de uma disciplina voltada ao trabalho; os meios, desta forma, impõem o hábito do trabalho em favor da acumulação e da reprodução do capital, porém com obstáculos a enfrentar⁷¹.

⁷¹ CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar & botequim**: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *Belle Époque*. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2001. p. 257.

Um dos empecilhos para o desenvolvimento econômico em Cruz Alta, segundo as elites, estava nos espaços de recreação dos indivíduos socialmente mal-vistos, localizados em bairros e no centro da cidade. O Clube 13 de Maio, fundado no ano de 1907 por descendentes de escravos é um bom exemplo. Rotulado como um clube de negros, era freqüentemente acusado pela opinião *pública*, como um lugar de brigas e de elevado consumo de bebidas alcoólicas.

Dentre as várias realizações festivas dessa entidade, a data de dia 13 de maio recebia uma celebração especial pela comemoração, a saber, a Abolição da Escravatura. Contando com a presença dos sócios e de seus familiares, e de autoridades municipais, o dia era marcado por calorosos discursos, em homenagem à Princesa Isabel e a personalidades escravas. A lembrar e rememorar a trajetória desta comunidade, e ampliavam-se consideravelmente as suas redes de relações.⁷²

Nos bairros, as suas associações organizavam alegres blocos de Carnaval, com músicas ao vivo e, na Quarta-Feira de Cinzas, percorriam as principais ruas de seus bairros. Nesse movimento festivo, nasceu a escola de samba Unidos do Beco, primeira escola do Município. Fundada por moradores de uma ruela nas proximidades do centro de Cruz Alta, a entidade reunia os moradores das proximidades. Durante alguns anos as suas festividades limitavam-se a esse espaço, sendo que, anos mais tarde, acaba ganhando as zonas centrais com o desfile de pequenos carros alegóricos.

Entidades de trabalhadores também marcavam a vida festiva no Município. O Círculo Operário Cruz-Altense, realizava uma vez ao mês os seus bailes. Na data do dia 1º de maio, havia uma programação especial em homenagem ao Dia do Trabalhador, com pronunciamentos pela parte da manhã de dirigentes da entidade, sindicalistas, representantes da Igreja Católica e políticos locais; à tarde, ocorriam os festejos com campeonatos de bocha e bilhar e apresentações teatrais.

⁷²LAMBERT, Hercídia Mara Facuri Coelho. A festa e a participação popular (São Paulo – início do século XX). **História**, São Paulo, v. 13, p. 121, 1994.

No Bairro Ferroviário, a Sociedade Recreativa Ferroviária, conhecida como *os ferrinhos*, além das festividades durante o Carnaval, com matinês e bailes à noite, mantinha um programa festivo para o ano inteiro. O Baile do Trabalhador, as festas juninas, Baile da Independência, o Baile do Ferroviário (comemorado no dia 31 de outubro), e, por fim, o Baile de Natal e de fim de ano. Observa-se, também, nestas entidades, a freqüência de festas de aniversário e de noivado dos sócios.

Mesmo com relativo espaço no periódico local como forma de divulgação de suas festividades, e a presença de autoridades do Executivo e do Legislativo municipal nas festividades, essas recreações eram freqüentemente atacadas pela opinião *pública* local. Deste modo, havia, naquela época, em Cruz Alta, uma concepção sociocultural voltada a reprodução dos valores burgueses de bons costumes e comportamentos.

Nesse sentido, verifica-se uma visão muito difundida entre empresários, jornalistas, professores, policiais e o Poder Público municipal, isto é, o controle dessas condutas e racionalização das áreas do centro e da periferia. É preciso lembrar, também, que o fluxo migratório do campo para a cidade estava em um movimento muito acelerado.

Desta forma, com o intuito de coibir condutas que venham a resultar em desordens, a Prefeitura Municipal e a Delegacia de Polícia em conjunto elaboraram um programa de ações contra as bebedeiras, práticas de jogos e a prostituição. Cabia ao Executivo municipal estipular os horários de atendimento e de venda de bebidas alcoólicas nos bares, nos locais dos jogos, nas corridas de cavalo e nos jogos de bocha; destinavam-se os dias da semana específicos para as atividades, na maioria das vezes, permitidas aos fins de semana. Para a Delegacia de Polícia, ficava a fiscalização no cumprimento das exigências estabelecidas pela Prefeitura, tendo o poder de fechar esses estabelecimentos e dar voz de prisão aos que não cumprirem as determinações.

Mas nem sempre esses regulamentos eram cumpridos, por parte desses locais, e menos ainda limitados às zonas periféricas da cidade, como consta nesse fragmento

na Rua Duque de Caxias [centro da cidade] bar do sr. Elpídio Barbosa, foco de desordens e atritos ocorrido domingo com grandes conseqüências. Até lá se dirigiu uma canôa policial, ao comando do inspetor Barcellos, quando foram detidas doze pessoas, em grande esbórnia, todos mais ou menos embriagados⁷³.

Os círculos formais da cidade declararam guerra a esses locais, tanto nas imediações do centro como nos bairros. Usava-se, para isso, como principal instrumento de ação o periódico local *Diário Serrano* com um discurso opressor às sociabilidades estranhas ao processo de modernização.

Simultaneamente, às intervenções em bares e em casas de jogos, racionalizava-se o traçado urbano de Cruz Alta, iniciando-se a pavimentação das ruas centrais, a ampliação da rede sanitária e elétrica, pois, conforme o periódico local:

no centro da cidade, ao lado de edificações modernas, perduram pardieiros, antiquados casarões, tudo isso fazendo uma fisionomia bizarra da cidade, (...) com edificações que lembram os tempos coloniais. A Rua do Comércio permanece negativa nos seus efeitos urbanísticos, com as suas “raridades” arquitetônicas⁷⁴.

Observa-se, nesse fragmento, a representação simbólica construída pela elite local frente ao passado agrário do Município, considerando como um obstáculo a ser superado, ou melhor, destruído para, desta maneira, construir-se uma cidade moderna. Mas, por outro lado, tal processo provocava a formação dos cinturões de miséria no município, um fenômeno também nacional⁷⁵.

⁷³ Diário Serrano, 08. 07. 1958. p. 9.

⁷⁴ Diário Serrano, 28. 12. 1958. p. 10.

⁷⁵ CARVALHO, Heraldo L. **Elementos para o estudo da urbanização brasileira**. Passo Fundo: Ediupf, 1998. p. 31.

É importante destacar que era bastante oneroso para as pessoas, com baixo poder financeiro, residirem no centro da cidade, levando-as a migrarem para as zonas periféricas existentes no entorno. Desta maneira, eleva-se, pois consideravelmente, a densidade demográfica nos bairros, Ferroviário, São José, Bairro Preto, Vila Brenner, Vila Nova, Vila Rocha e Vila Lizabel e a constituição de outros, como o bairro Santa Terezinha e Bonini, ambos com precárias condições urbanas têm-se, aqui, os benefícios e os malefícios desse processo modernizador.

Diante desse quadro, a questão urbana foi uma das armas da oposição política contra a Prefeitura Municipal administrada pelo PTB (Partido Trabalhista Brasileiro) desde o ano de 1951. Mesmo com pesadas críticas de políticos da UDN (União Democrática Nacional), do PSD (Partido Social Democrático), do PL (Partido Libertador), do PRP (Partido da Representação Popular) e do PSP (Partido Social Progressista), e dividindo o Poder Executivo com a vice-prefeitura – prefeito e vice-prefeitos eram eleitos separadamente - em 1951 com Plínio Cortes Machado (PSD e PSP), e depois com José Westphalen Corrêa (PSD, UDN, PL e PRP) no ano de 1964⁷⁶, a hegemonia do PTB praticamente não sofreu ameaças em Cruz Alta, favorecido pelo prestígio de Vargas, e também pela sua morte trágica o referido partido sempre foi uma poderosa força eleitoral⁷⁷.

Em termos nacionais, com uma ampla base política composta de trabalhadores urbanos e rurais, líderes sindicais e profissionais liberais, o Partido conseguiu ao longo da década de 50 compor um significativo apoio dos meios operários, porém distante de um predomínio completo devido às influências do Janismo entre os trabalhadores⁷⁸ caso semelhante ocorreu em Cruz Alta, com a atuação da Coluna da Legião Rodo-Ferroviária ligada à UDN.

O PTB manteve estreitas relações com as categorias, ferroviária e bancária, ambas com eficiente capacidade organizativa e com uma base de apoio de âmbito nacional e estadual, aspecto fundamental para as pretensões políticas do Partido,

⁷⁶ ROCHA, 1980, op. cit., p. 148-149.

⁷⁷ BRUM, Argemiro. **Democracia e partidos políticos no Brasil**. Ijuí: Editora da Unijuí, 1981. p. 87-88.

⁷⁸ GOMES, Ângela de Castro. **Uma breve história do PTB**. Rio de Janeiro: CPDOC, 2002. p. 9.

com o predomínio no cenário local; contudo, esse mesmo partido não desprezou as categorias com abrangência local, sabedor do contingente de trabalhadores que formavam as suas fileiras.

Os trabalhistas locais também buscaram articulações com categorias historicamente atreladas ao PSD, como os tricultores. Diante de uma grave crise econômica devido ao elevado custo da produção do trigo, inúmeras manifestações foram realizadas a fim de pressionar o governo federal, com o objetivo de buscar imediatas soluções; contavam com o apoio explícito do PSD em assembleias, comícios e passeatas pelas ruas da cidade. Desta maneira, ampliava-se de forma considerável a ação do referido partido, agora no universo rural local.

Entretanto, diante dessa diversidade partidária e por representarem categorias distintas, com suas historicidades, o PTB enfrentou efervescentes lutas internas, comprometendo o seu desempenho político. Os conflitos, no Diretório Municipal, ocorriam entre as idéias de políticos profissionais e daqueles oriundos da classe trabalhadora esses defendiam a aliança com PCB (Partido Comunista Brasileiro) nas fileiras do Partido, tornando-se ao longe desta conjuntura um aliado de peso. Mesmo ilegal, o espaço de atuação do PCB era bastante amplo, com ótimo trânsito no Sindicato dos Bancários, no Núcleo Ferroviário de Cruz Alta e na Empresa de Correios e Telégrafos, além de profissionais liberais. Participava, com seus militantes, nas manifestações sociais do município, dilatando a sua atuação de forma subjacente.

As rivalidades se acirravam, durante as prévias para a escolha do candidato nas eleições para a Prefeitura Municipal. O PTB dividia-se, tornando públicas as rivalidades, até então, restritas à sede do Partido. Com exaltados comícios em vários pontos estratégicos da cidade e contando com a presença de deputados estaduais, com antigos prefeitos e com alguns líderes sindicais na demonstração de apoio ao candidato, as convenções reforçavam, ainda mais, as rivalidades internas.

Verifica-se, aqui, não apenas o direito de concorrer ao Executivo local mas também o exercício de uma política presente no quadro nacional do PTB: a política de clientela, ou seja, a prestação de favores, o emprego de aliados e a busca de vantagens pessoais⁷⁹. O resultando disso, na soma desses aspectos, são inúmeras dissidências. Havia a perda dessas vantagens, como, no ano de 1951, em que o vice-prefeito eleito Aristides Basílio de Campos liderou uma dissidência do Partido; havia, também, questões éticas, que fugiam do domínio incontestado das cúpulas, com a fundação em 1960 do MTR (Movimento Trabalhista Renovador) pelo trabalhista Fernando Ferrari, recebendo amplo apoio de políticos cruz-altenses, como o médico Carlos Schmidt, egresso do PTB.

Por sua vez, a oposição usava a estratégia da união de forças. Neste sentido, constituiu-se a coligação denominada Frente Democrática, reunindo os partidos oposicionistas, UDN, PSD e PL.

Se, na política urbana, o PSD não possuía uma sólida base de apoio, no campo não era diferente. A crise triticultora, logo percebida pelo PTB como uma forma de aproximação com os triticultores e a conquista de votos na zona rural, causara, nos círculos do partido, um enfraquecimento interno e a perda de um terreno político que historicamente lhe pertencia.

É possível apontar, aqui, a limitada atuação não apenas do PSD mas também dos demais partidos anti-reformistas, principais opositores do PTB, no quadro governamental do Município. Com a baixa presença destes nas cadeiras do Legislativo municipal e com as pontuadas gestões no Executivo. Revela-se, assim, conforme a análise de Lúcia Hipólito sobre o PSD, um partido fragmentado devido aos interesses adversos entre as bases e as cúpulas, as bancadas e o diretório nacional, e por fim, dividido no seu próprio comando⁸⁰.

Essa é uma situação muito adversa, se levarmos em conta, quando PSD e UDN, ambos fundados em 1945, possuíam uma estrutura partidária com nomes

⁷⁹BRUM, 1981, op. cit., p. 88.

⁸⁰ HIPÓLITO, Lucia. **De raposas e reformistas**: o PSD e a experiência democrática brasileira, 1945-1964. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 250.

expressivos na política nacional e uma ampla base de apoio, diferentemente do PTB⁸¹. São feições, que sofreriam substanciais mudanças no quadro nacional na década de 60, com o crescimento do PTB nas principais capitais brasileiras⁸².

No Rio Grande do Sul, verifica-se um desempenho similar, sendo registrado desde o ano de 1955 um relativo crescimento do PTB, alcançando maior margem em 1959 quando obtém 84% de vitórias nos municípios, contra 14% da Frente Democrática⁸³.

Consideramos que aspectos como a urbanização e o crescimento dos movimentos sociais e, por outro lado, a apatia partidária frente a esses processos, foram fatores determinantes para a diminuição gradativa dos partidos conservadores na cidade sem falar nas divisões internas existentes nessas agremiações.

Com essa tendência, UDN, PSD e PL buscam articulações com os círculos dominantes do Município. Assembléias, encontros ou reuniões, com a presença de militares e de famílias abastadas de Cruz Alta, eram freqüentes nos anos de eleições municipais, com o intento de estabelecer uma candidatura própria, em um primeiro momento, ou buscar outros partidos para a formação de coligações. A segunda opção, como praxe diante das circunstâncias, era a mais adotada, pois “(...) foi somente participando da união entre os partidos antipopulistas que a UDN conseguiu sobreviver (...)”⁸⁴.

Estabeleceram-se, desta maneira, constantes conversações com alguns setores abastados da sociedade local, como os grandes proprietários rurais, assustados com as intenções do PTB em realizar uma reforma agrária de cunho radical, aproximando-se dos sindicatos ruralistas de Cruz Alta, Santa Bárbara do Sul e Tupancreretã; no meio militar, com militares golpistas insatisfeitos com a

⁸¹ FERREIRA, Jorge. **O imaginário trabalhista: getulismo, PTB e cultura política popular 1945 – 1964**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 78-79.

⁸² GOMES, 2002, p. cit., p. 12.

⁸³ OLIVEIRA, Lisandre Medianeira de. A UDN no Rio Grande do Sul (1945 – 1964). **Revista História Unicruz**, Cruz Alta, n. 6, p. 117, 2005.

⁸⁴ OLIVEIRA, 2005, op. cit., p. 117.

progressiva atuação dos movimentos sociais, aprofundando-se ainda mais, no decorrer desta conjuntura.

Há, também, a ampla atuação de famílias tradicionais do Município, de setores empresariais, da Medicina e da pecuária. Um exemplo é a família Westphalen, na qual o Dr. Hildebrando Westphalen, por longos anos, ocupara a presidência do Diretório Municipal da UDN. Esse político era egresso da velha oligarquia local da década de 20; juntamente com seu sobrinho José Westphalen Corrêa, esse vereador do PSD, eram opositores do PTB.

Na seção seguinte adentramos no espaço ferroviário, analisando os impactos que a inauguração da estrada de ferro no final do século XIX provocou nas áreas econômica e social do município de Cruz Alta, até, a operação da ferrovia sob a Administração das companhias estrangeiras e os primeiros movimentos paredistas dos trabalhadores ferroviários em prol de melhores condições de vida e de trabalho.

2.2 A ferrovia em Cruz Alta: aspectos históricos

A ferrovia, de fato, alterou substancialmente o cotidiano da pacata Cruz Alta. Há pouco mais de duas décadas elevada à categoria de cidade, seus espaços ainda mantinham características rurais distantes de alguns centros industriais já bastante adiantados no Estado. Sendo assim, no final do século XIX, altera-se esse quadro com o emprego de novas relações de trabalho e o surgimento de uma nova categoria de trabalhadores que, ao longo do tempo, terá significativa participação na vida social do Município.

A inauguração e a operação da ferrovia no município de Cruz Alta em outubro de 1894, significaram, para a elite local, o fim do isolamento territorial duramente questionado durante todo o século XIX, inclusive marcado pela atuação de alguns movimentos dispostos a reivindicar a solução desse problema.

Na segunda metade do já referido século, em 1877, estancieiros e políticos insatisfeitos de várias cidades da denominada Região da Serra, diante do abandono dos governos central e provincial frente à Região, lançam um Manifesto, denunciando o desrespeito das presentes esferas públicas; afirmam que o único reconhecimento dispensado à Região é no momento da arrecadação financeira. Diante disso, concentram-se esforços em formar um território emancipado da província do Rio Grande do Sul.

Apesar de, no início, haver certa coesão no Movimento e uma pauta de exigências definida a fim de amenizar o isolamento territorial, sendo a estrada ferro a sua principal exigência, o Movimento em prol da criação da Província das Missões acabou perdendo a sua força política e, conseqüentemente, foi abandonado. De fato, tal Movimento significava um rompimento agudo nas relações entre as esferas institucionais e as classes patronais locais e regionais, tanto que a cidade de Passo Fundo desistira de tal interesse além, de representar uma ameaça real à soberania territorial nacional. Era, pois, fundamental, haver uma coesão por parte dos integrantes do Movimento para enfrentar as possíveis pressões institucionais.

Assim, no decorrer desse período⁸⁵, cresce, por parte de políticos, vereadores, grandes agricultores e nos órgãos de imprensa, o interesse que a estrada de ferro corte o território do Município; aponta-se, desta maneira, esse transporte, como o principal instrumento de desenvolvimento agrícola e das demais riquezas naturais existentes na Região, além de facilitar o escoamento dessa produção.

À medida que a estação ferroviária da cidade vizinha de Santa Maria é construída, as notícias referentes ao processo de construção tomam conta das sessões no Conselho Municipal e da fala da população cruz-altense, tornando-se palco de calorosos e eloqüentes discursos de personalidades locais, com o intuito de pressionar a mesma construção no Município. Neste sentido, a estrada de ferro

⁸⁵ Ver o periódico *Aurora da Serra* de dezembro de 1884; Ver também: CASTRO, Evaristo Affonso de. **Notícia descritiva da região missioneira**. Cruz Alta: Tipografia do Comercial, 1897.

adquire para as elites um símbolo de modernidade, integração, progresso e o ingresso na era da velocidade⁸⁶.

Nesse contexto caracterizado pelas *coqueluches ferroviárias*⁸⁷, com trechos em construção e outros já em operação em várias regiões do país, Cruz Alta busca a sua inserção nesse plano nacional de construção das estradas de ferro. Foi um projeto, consolidado na região do Vale dos Sinos, que ligava as cidades de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Porto Alegre, em meados dos anos de 1873 e 1874, e, em andamento, na Região da Campanha e Central do Estado, tendo como objetivo “a substituição do transporte em lombo de burro e carro de boi pelas ferrovias (...) o que estimularia o comércio interno, permitindo uma relativa distribuição de riqueza.”⁸⁸

Desta forma, em 1889, o governo imperial decretou a construção do trecho da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, ligando as Regiões Sul e Sudeste, partindo das cidades de Itararé (São Paulo) a Santa Maria (Rio Grande do Sul). Embora o Estado (governo federal) se envolvesse na expansão ferroviária, a construção das linhas férreas ficava a cargo de empresas formadas por consórcios entre empresários brasileiros e estrangeiros ou apenas por grupos empresariais belgas, franceses, britânicos, alemães e norte-americanos⁸⁹. Apesar disso, no âmbito estadual, o governo gaúcho entrou em muitas ocasiões na disputa em algumas concorrências pelo direito de construção de trechos ferroviários.

⁸⁶ HARRES, Marluza Marques. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na V.F.R.G.S. **Estudos Ibero-americanos**, v. XXII, n. 2, Porto Alegre, 1996.

⁸⁷ Apesar de se tratar de um contexto histórico muito distinto sobre o assunto, são importantes as reflexões de Hobsbawm, para se referir à expansão ferroviária ocorrida no continente europeu e norte-americano. Ver: HOBBSAWM, Eric. **A era das revoluções: 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

⁸⁸ COSTA, 1999, op. cit., p. 252.

⁸⁹ Além das ferrovias, é constante a presença do capital estrangeiro nas áreas de infra-estrutura e de transportes, como a eletricidade, telefonia, linhas de bonde e companhias de navegação, além do setor financeiro. Ver: SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional: 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. **História geral da civilização brasileira: o Brasil republicano**. v.1. São Paulo: Difel, 1985.

Vencedora na concorrência para a exploração do trecho Santa Maria a Cruz Alta, a empresa belga, *Compagnie de Chemins de Fér Sud-Ouest Brésiliens*, formada por um consórcio entre empresários brasileiros e belgas, assume a responsabilidade de sua construção, sob a garantia do governo gaúcho de juros a 6% sobre o capital investido por quilômetro assentado⁹⁰; além disso, obteria significativos lucros sobre o intenso comércio de madeira, erva-mate e pecuária na Região Norte.

Iniciaram-se os primeiros movimentos, com a verificação do local onde serão as instalações da estação e com o deslocamento dos trabalhadores para o preparo do terreno. Vale ressaltar que a maioria desses operários vinha das regiões coloniais já em relativo declínio, levando inúmeros trabalhadores a buscarem, na Região Norte do Estado trabalho. Cruz Alta torna-se, deste modo, o ponto de partida para esses trabalhadores e suas famílias.

Mesmo em meio a paralisações das obras nos anos de 1892 e 1893, devido à Revolução Federalista, e a constantes denúncias dos operários em relação às péssimas condições de trabalho, a estação ferroviária de Cruz Alta entrou em operação no dia 20 de outubro de 1894 com centenas de pessoas, populares, autoridades civis e eclesiásticas, recebendo, com fogos de artifício e euforia, a chegada da locomotiva vinda da estação ferroviária de Santa Maria; estavam a bordo Artur Buffort, diretor da Companhia; Henrique Pinheiro, fiscal e representante do governo central e estadual, e o engenheiro Gustavo Vouthier.

Com o tráfego regular à cidade de Santa Maria em 1906 e com a conclusão das estações de Carazinho em 1898, Passo Fundo em 1900 e Ijuí em 1912, o fluxo migratório atingiu elevados índices na Região, levando o índice populacional de algumas cidades, como Cruz Alta e Passo Fundo, à significativa monta. Deve-se, além do transporte ferroviário como determinante nesse processo, apontar a disponibilidade de terras para a colonização, visto que o

⁹⁰ ALDOMAR, Rückert. **A trajetória da terra**: a ocupação e colonização do centro norte do Rio Grande do Sul – 1827 – 1931. Passo Fundo: Ediupf, 1997.

governo estadual e as companhias particulares já estavam em rápido processo, já instalando os imigrantes.

Cruz Alta, então, passava a concentrar o ponto de entroncamento ferroviário, sendo obrigatória a passagem dos trens rumo à Região Norte, e de parada para as famílias de imigrantes remanescentes das colônias velhas, de colonos oriundos de seus países de origem, e de trabalhadores em busca de melhores condições de vida na cidade.

Fotografia n.1



Estação ferroviária de Cruz Alta. (Foto do autor).

Nessa migração rumo às colônias, e tendo Cruz Alta como ponto de encontro, muitas dessas famílias acabaram estabelecendo-se no Município, montando a sua casa comercial ou trabalhando como empregados no comércio local ou no interior; destacam-se, aqui, os grupos de italianos, alemães, árabes e libaneses.

Constata-se, também, um fluxo contrário, pois, como essas colônias ainda estavam em processo de consolidação, eram carentes alguns serviços; além disso

a disponibilidade de mercadorias para os colonos, dificultava as condições de sobrevivência. Fugindo dessas dificuldades, muitos partiram para Cruz Alta em busca de sanar tais necessidades. Entretanto, nem sempre optar por Cruz Alta significava galgar melhores condições de vida.

A estrutura urbana de Cruz Alta não estava preparada para um fluxo tão intenso de pessoas. Com uma população de 9.000 habitantes no espaço urbano e 17.170 no rural⁹¹, na década de 20 do século passado, o Município enfrentava inúmeros problemas, como surtos epidêmicos, insuficiente sistema sanitário e o crescimento da mendicância.

Esses aspectos citados levaram a Intendência Municipal a dispensar medidas a fim de conter tais problemas sociais, justamente quando as elites do Município comemoravam os primeiros resultados de suas produções graças ao transporte ferroviário, tratando, dentro de um projeto burguês de cidade, de manter distante das áreas centrais os sujeitos que representassem para as elites algum tipo de perigo.

Nesse sentido, na década de 10, a Intendência passou a realizar reparos no calçamento de algumas ruas irregulares localizadas no centro, intransitáveis em dias de chuva; a padronizar a construção de casas, tornando-se oneroso financeiramente para algumas pessoas residir neste espaço, pelo menos nas áreas centrais; houve, também uma maior preocupação em relação ao asseio público⁹², ao comprometer-se com o recolhimento diário dos tubos destinados ao depósito de dejetos fecais. Lamentavelmente, com o tempo, essa última torna-se uma prestação de serviço ineficiente à cidade.

Surge, assim, o primeiro bairro em Cruz Alta, o Bairro Ferroviário, próximo à Estação Férrea. Esse é um espaço da cidade, estigmatizado pelas elites, pois ali, além de residirem trabalhadores da ferrovia, encontravam-se famílias de ex-

⁹¹ FEE. **De província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul**, 1981.

⁹² Ver: Relatório da Intendência Municipal de Cruz Alta, apresentado por Firmino de Paula Filho ao Conselho Municipal, no período de 1º de outubro de 1912 a 30 de setembro de 1931.

escravos e de migrantes vindos para a cidade, em busca de melhores recursos, carentes de qualquer tipo de infra-estrutura.

Também cresciam os estabelecimentos comerciais. Além das casas comerciais já instaladas, o funcionamento da ferrovia impulsionou a formação, nas proximidades da estação, de inúmeras casas comerciais que atendiam não apenas à população local como também os passageiros vindos de Santa Maria, Carazinho, Passo Fundo e Ijuí, e trabalhadores da estação. Cruz Alta torna-se, em pouco tempo, um espaço coberto por matas em um reduto comercial e fabril, dividido entre casas comerciais, hotéis, pensões e os chamados *bolichos*, pequenos bares com grande movimento de clientes.

Entretanto é preciso observar que a construção da ferrovia em Cruz Alta, além de amenizar as velhas questões referentes ao isolamento territorial que o Município e a Região se encontrava, também serviu como importante peça estratégica para as áreas fronteiriças, bastante instáveis nessa conjuntura.

Por apresentar uma significativa extensão territorial com 60.000 km², equivalente a 20% do território gaúcho⁹³ em fins do século XIX, a proximidade com as fronteiras da Argentina, Uruguai e Paraguai eram consideráveis. O Município passou a ser um ponto estratégico para o Exército com a instalação de unidades militares a fim de utilizar a ferrovia como meio rápido de deslocamento de tropas.

À medida que a ferrovia operava, a Administração das companhias estrangeiras não agradava a empresários e a trabalhadores, pois esses reprovavam a permanência das companhias estrangeiras como arrendatárias. Essa postura descontente deve-se pelas péssimas condições de transporte e de trabalho dos funcionários da ferrovia. De um lado, a insatisfação vinha do empresariado, grande incentivador da consolidação deste transporte; as suas reclamações eram em torno da péssima prestação de serviços, com a falta de

⁹³ ZARTH, 1997, op. cit., p. 25

vagões e locomotivas, com os insuficientes reparos nas linhas, provocando o seu sucateamento e conseqüentemente o aumento significativo do preço do frete.

Por outro lado, os trabalhadores exigiam melhores condições de trabalho, referindo-se principalmente às oficinas, local de muitos acidentes; pretendiam, também jornada de 8 horas, semana inglesa e aumento salarial. É importante destacar que eclodiam greves em todas as cidades servidas pela estrada de ferro no Estado⁹⁴, provocando, deste modo, nos meios empresarial e estatal a preocupação com a ordem pública.

Diante disso, com pressões vindas do empresariado e dos trabalhadores, o governo do Estado encampa cerca de 2.328,205 km de estrada de ferro⁹⁵, criando assim, em 1920, a V.F.R.G.S. (Viação Férrea do Rio Grande do Sul). Dava-se, então, no contexto gaúcho sob a égide das idéias positivistas, a modernização, dentro da perspectiva capitalista, dos setores de transportes⁹⁶.

Com a Administração do Estado, houve expressivas reformas em todo o complexo da estação com algumas ampliações. Foram, contudo insuficientes, pois, desde 1937, a Administração da estação solicitava da Secretaria de Viação algumas reformas para a maior capacitação de carga e para o armazenamento do recinto. Houve, também, mudanças consideráveis no relacionamento entre os trabalhadores da ferrovia e o governo do Estado, o que atribuímos como de suma importância em relação às demais categorias de trabalhadores do País.

Cientes da importância estratégica de seus serviços para a estrutura socioeconômica regional e nacional e integrantes de uma empresa pública que está a serviço da sociedade gaúcha e brasileira inclusive prestando benefícios a essa comunidade os trabalhadores passaram a exigir através de inúmeras greves

⁹⁴ PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. **“Que a união operária seja nossa pátria”**: história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Santa Maria: Editora da UFSM; Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001.

⁹⁵ 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 no Rio Grande do Sul. monografia de especialização em pensamento político brasileiro, Santa Maria: UFSM, 1998.

⁹⁶ FONSECA, 1983, op. cit., 93-98.

os seus direitos como servidores públicos. Elaboraram pautas reivindicatórias nas quais as suas exigências significam a supressão de problemas relacionados à categoria com reflexos diretos para o bem da sociedade.

Ainda que em muitas ocasiões violentos confrontos tenham sido travados entre as frentes, muitas vantagens foram conquistadas pelos ferroviários com o reconhecimento dos governantes da necessidade estratégica dos seus serviços para o desenvolvimento regional. Neste sentido, é possível afirmar que, devido à condição de servidores públicos do Estado do Rio Grande do Sul, estabilizados, graças ao resultado da trajetória histórica de lutas, há uma relativa diferença em relação aos trabalhadores de empresas privadas condição essa que será muito utilizada pelos trabalhadores ferroviários.

Com a construção em 1940 das oficinas de locomotivas e carros, a estação passa a receber as novas locomotivas a vapor, realizando reparações consideradas simples, sem a necessidade de transportá-las para Santa Maria; instala-se, ainda, o girador para as locomotivas; em 1943, ocorre a instalação do sistema de sinalização elétrica em toda a estação. Desta forma, criaram-se as condições fundamentais para atender aos serviços solicitados por Cruz Alta e pela região.

O próximo item visa examinar o cotidiano dos trabalhadores ferroviários em seu espaço de trabalho, as resistências aos dispositivos disciplinares executados pela Administração da empresa e a convivência com momentos de rivalidade e solidariedade entre as subcategorias. Isto é, os elementos que constituem uma identidade ferroviária em permanente construção.

2.3 Ser trabalhador ferroviário: cotidiano e trabalho na estação férrea de Cruz Alta.

O espaço ferroviário representa um espaço de trabalho composto por diversas categorias, nas quais os conflitos entre o pessoal do pátio e dos

escritórios são constantes, evidenciando-se, desta maneira, as diferenças existentes entre os trabalhadores, bem como os momentos em que se estabelecem as redes de solidariedade. Ao mesmo tempo, existe a busca de a empresa impor, através da disciplina, modelos de comportamento ao trabalhador ferroviário, compatíveis a uma empresa inserida em um processo capitalista, provocando entre os trabalhadores o desenvolvimento de algumas formas de resistência.

Um complexo estrutural de movimento, organização e hierarquia têm caracterizado a memória da sociedade local sobre a ferrovia cruz-altense. É comum no teor dos discursos da imprensa, dos memorialistas e das pessoas que conviveram com o funcionamento da ferrovia esse tipo de lembrança, visto que se pode atribuir “a complexidade de seus serviços e de sua estrutura administrativa, a Viação Férrea era, para a época, uma grande empresa, pioneira no gerenciamento de um contingente tão grande de trabalhadores”⁹⁷.

Contudo, ao se circular no pátio ferroviário, transitando entre as oficinas, os escritórios, as entidades políticas e recreativas, uma relação complexa pouco conhecida da memória pública é percebida.

Não apenas o *espetáculo* da locomotiva, exalando fumaça por todos os lados ou a passagem, pela ferrovia de Cruz Alta, do trem paulista rumo ao Sudeste do país, conduzindo *ilustres* passageiros, merecem destaque mas também outros aspectos chamam a atenção. Ao se adentrar no interior do complexo ferroviário e circular pelas *turmas* de trabalhadores que movimentam a *bela e imponente* locomotiva, observa-se uma relação cotidiana de trabalho, disciplina, resistência, solidariedades e conflitos.

Porque era uma empresa que atendia às necessidades do Município ao transportar e receber os seus produtos advindos da indústria e da agropecuária, e ainda realizando o transporte de passageiros, o seu funcionamento exigia um programa rigoroso de horários e controle nos vários setores, coibindo qualquer

⁹⁷ HARRES, 1996, op. cit., 114.

ação que comprometesse a efetividade do serviço. Portanto, é uma estrutura composta de um rigoroso controle do tempo e com a formação de novas faculdades morais vinculadas ao trabalho⁹⁸.

A estação ferroviária de Cruz Alta, na década de 60 do século XX, possuía cerca de 1.000 trabalhadores divididos em três repartições: a via permanente, responsável pela manutenção da linha férrea, ao longo do trecho sob domínio da estação, sendo que a cada 10 km de estrada havia pequenas estações. Reunia trabalhadores da reparação de linha (tuco), um imediato, um feitor, supervisor de linha esse responsável pela condução dos serviços, e o engenheiro da via permanente. Vale lembrar que apenas o engenheiro não residia nessas estações, ao contrário dos demais.

A segunda repartição refere-se à tração, que reunia maquinistas, foguistas, fornecedores de combustível que operavam as locomotivas e os trabalhadores da manutenção de máquinas e vagões, como os artífices de mecânico. Por fim, havia a repartição de tráfego, constituída pelo chefe de estação, pelo chefe de trem, pelo guarda chaves, conhecido como manobrador, pelo auxiliar de estação e pelos telegrafistas. O quadro abaixo visa representar as funções e seus graus hierárquicos

As subcategorias presentes na estação	<p align="center">Tráfego</p> <p>(Responsável pelas comunicações com os trens e as estações; com o controle do trânsito das composições; e a organização das mercadorias recebidas.).</p>	<p align="center">Tração/Depósito</p> <p>(Repartição responsável pela manutenção de trens e vagões; e pela limpeza das dependências da estação)</p>	<p align="center">Via permanente</p> <p>(Responsável pela manutenção e construção da linha férrea e dos prédios pertencentes à empresa ferroviária - casas, estações e pontes).</p>
---------------------------------------	--	--	--

⁹⁸ Sobre o uso tecnológico do tempo como instrumento de controle dos trabalhadores e de exploração de sua mão-de-obra, bem como as mudanças provocadas em seu modo de vida, nos período pré-industrial e industrial, ver: THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

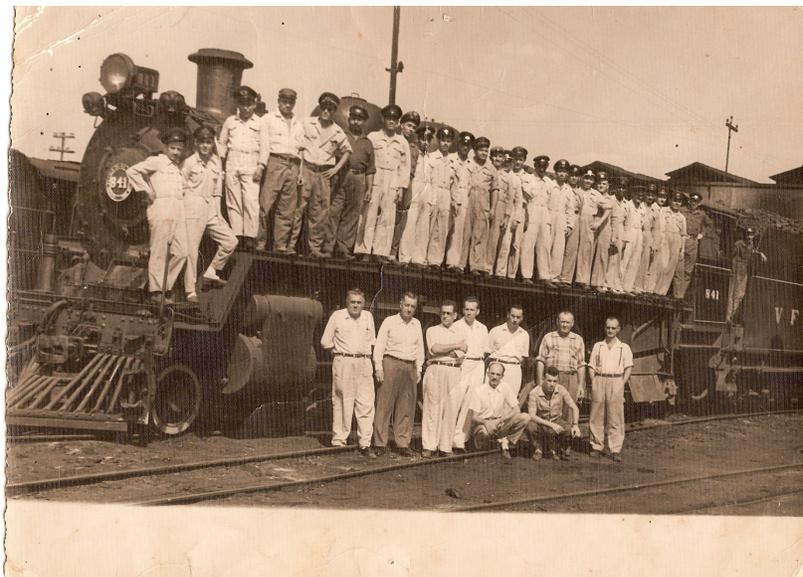
Chefias	Chefe de estação; fiscais de trem; condutores de trem e chefe de escritório.	Engenheiro; chefe da oficina; chefe de reparação; chefe de turma e chefe de depósito.	Engenheiro da via permanente e feitor.
Funções subordinadas	Telegrafista; Guarda-chaves (manobrador); Guarda da estação; Escriturário; bagageiro e camareiro.	Maquinista; foguista; auxiliar de foguista; carvoeiro; fornecedor de combustível; artífice de mecânico; Trabalhador de solda e maçarico; Trabalhador da solda elétrica; ferreiro; lavador de peças; pintor; carpinteiro; guarda-freios e manual (serviços gerais.).	Imediato; supervisor de linha e Trabalhador da reparação de linha (tucu);

Sendo assim, foi necessário controle e organização nesse espaço, como por exemplo, o percurso dos trens, a conservação das linhas férreas, as entregas e os recebimentos de mercadorias, a organização do espaço físico para o armazenamento dos produtos, da mesma forma nos espaços dos escritórios e das oficinas.

A assimilação do trabalhador, frente a essas atividades, quando ingressava na ferrovia, era fundamental. Assim, com o intuito de minar qualquer ato indisciplinar desse operário que significasse a ameaça aos interesses da empresa, cabia à Administração aplicar penalidades regularizadas em estatuto⁹⁹, exigindo-se dos superiores a aplicação dessas punições, não permitindo qualquer desvio nesta condução atribuídas a laços de amizade com o operário ou a de outra natureza.

⁹⁹ Ver: Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários de Rio Grande do Sul. Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, Porto Alegre, 1953.

Fotografia n. 2



A turma da tração/depósito. Acima, na locomotiva, maquinistas, auxiliares de maquinistas, foguistas e artífices de mecânico, e abaixo, nos trilhos, o quadro da chefia. (Foto cedida por Daniela Camargo.).

As penalidades possuíam alguns níveis, desde uma simples advertência sendo, registrada na ficha profissional do trabalhador, passando pelas de caráter mais grave, de advertência, de repreensão, de suspensão e, por fim, de demissão do serviço público. Ambos os níveis buscavam coibir os casos de negligência na execução dos serviços, no descuido da conservação dos equipamentos ferroviários, na insubordinação perante os seus superiores, na apresentação ao trabalho com sintomas de embriaguez, consumo de bebidas alcoólicas e a prática de jogos de azar nas dependências da empresa, além das agressões físicas.

Eram seguidas as queixas dos chefes de repartições da estação cruzaltense em relação aos casos de embriaguez, ao desrespeito às ordens superiores, ao descuido com os equipamentos operacionais, às brigas, ao atraso no cumprimento dos horários e ao abandono do trabalho. Como observamos, na ficha profissional do foguista Francelino Bairros “ *Suspensão 5 dias, de 18 a 22 corrente (dezembro de 1960), responsável pela avaria do para-choque(sic) da*

*perna do triângulo da locomotiva 1033.*¹⁰⁰ Nesta punição, o chefe da repartição de tração aponta que o descuido do operário impossibilitou o funcionamento da locomotiva e, como conseqüência, o atraso das atividades previstas, considerando-se, aqui, justificável a suspensão do trabalhador por um período considerado extenso dentro das atividades da empresa.

Muitas operações na ferrovia dependiam do interesse na aprendizagem do próprio trabalhador, ou da experiência adquirida em outro trabalho, que, nesse caso, dificilmente ocorriam. A partir de seu ingresso, o operário era encaminhado para os serviços simples, isto é, o manual, função que se responsabilizava pela limpeza das dependências da estação, dos vagões e das locomotivas, uma espécie de serviços gerais.

Com o passar do tempo, o operário manual realizava *cursos* na própria estação, aprendendo, com os trabalhadores já efetivados na função, a manusear os equipamentos. E esse aprendizado, porém, era caracterizado por disputas com os trabalhadores antigos que empregavam estratégias de má-fé a fim de dificultar o trânsito dos novos trabalhadores, visando manter-se no trabalho. Assim, não bastava apenas o interesse do recém ingresso operário, pois muitas vezes esse esbarrava no operário mais velho da repartição, como afirma o ex-militante ferroviário Américo Viana de Abreu:

Era difícil você fazer carreira porque os mecânicos profissionais eram homens antigos e tinham que te ensinar a trabalhar. Tu tinha que ter a melhor boa vontade de aprender, porque eles não te ensinavam. Na hora de um serviço mais técnico como a distribuição de uma locomotiva, um riscar de um bronze, eles mandavam a gente limpar ferramenta ou uma outra coisa qualquer pra gente não aprender¹⁰¹.

Após o período de *aprendizagem*, os aprendizes de artífices, os praticantes de telegrafistas, praticante de foguista e demais funções, enfrentavam testes até serem admitidos exceto o maquinista que era encaminhado a prestar cursos de

¹⁰⁰ Ficha Funcional do trabalhador ferroviário Francelino Bairros. Cruz Alta, dezembro de 1960. Pasta n. 686 – 690.

¹⁰¹ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

aperfeiçoamento fora do Estado, na capital gaúcha ou no município de Santa Maria com a duração de 3, 6 e 10 meses, incluindo as horas de estágio. Entretanto, mesmo com todo o treinamento, eram constantes os atos de *indisciplina*, como a aplicada ao maquinista Jair Antônio Lima “*Suspenso por 02 dias devido ao percurso indevido da locomotiva CCS – 2305, sendo o mesmo reincidente*”¹⁰². E ainda, suspenso, no mesmo ano, por “*Não comunicar ao chefe de depósito, o não-funcionamento do velocímetro instalado na locomotiva*”. Neste sentido, observa-se uma estratégia adotada pelo operário frente à demasiada rede de controle, imposta à sua função.

Além de punições atribuídas ao descuido com os equipamentos ferroviários, a falta de assiduidade no trabalho era uma constante preocupação da Administração ferroviária, desde o não-comparecimento ao horário estabelecido ou quando se apresentava com sintomas de embriaguez, até o abandono sem justificativa, como exemplifica a penalidade aplicada ao manobrador Bertinelli Rios “*Suspenso por 05 dias, por ter abandonado o serviço sem justificativa.*”¹⁰³

Apesar de integrar o vocabulário administrativo, referindo-se ao operário indisciplinado, a expressão *vou te botar no gancho*, alcançava também as chefias. Não foram raras as ocasiões de medidas punitivas, como no caso do chefe da via permanente, João Luiz Osório:

Suspenso 20 dias, de 1º a 20, por não ter sabido manter, no seu depósito, o ambiente de disciplina necessário, e por ter procurado fugir à responsabilidade de chefe, mantendo uma conduta dúbia, incompatível com sua autoridade.¹⁰⁴

Observamos que a Administração busca impor entre os trabalhadores uma disciplina conforme o ritmo que caracteriza o ambiente ferroviário, visto que o

¹⁰² Ficha Funcional do trabalhador ferroviário Jair Antônio Lima. Cruz Alta, dezembro de 1962. Pasta n. 576 a 580.

¹⁰³ Ficha funcional do trabalhador ferroviário Bertinelli Rios. Cruz Alta, novembro de 1962. Pasta n. pasta 141 a 145.

¹⁰⁴ Ficha funcional do trabalhador ferroviário João Luiz Osório. Cruz Alta, maio de 1963. Pasta n. 576 a 580.

respeito aos superiores e o cumprimento de seus regulamentos internos eram fundamentais para o seu funcionamento. No entanto, na punição anterior, é possível constatar que atos indisciplinados também ocorriam entre o pessoal da chefia, justamente quem deveria, segundo o estatuto da V.F.R.G.S., ser o exemplo.

Tais atos são a expressão de um cotidiano marcado por relações tensas entre uma Administração disciplinadora e um quadro de operários que nem sempre interpretavam essas regras de forma semelhante, dando outros sentidos a essas.

Esses significados representam uma resistência constante à intensa disciplina a que esses trabalhadores eram submetidos. Somam-se ao cotidiano ferroviário as agressões físicas e verbais, envolvendo desde operários a chefes das repartições até entre os próprios trabalhadores, caracterizando um ambiente de muitos conflitos. Como aponta o registro na ficha do fornecedor de combustíveis José Nogueira da Veiga: *“suspensa por 15 dias de 13 a 27, por se haver indisciplinado com o ajudante do sr. Chefe de tração.”*¹⁰⁵

Além de constantes acontecimentos dessa natureza no mesmo setor (turmas), havia também entre as repartições inúmeras rivalidades. O funcionamento eficaz da ferrovia dependia da organização dessa estrutura na qual as três repartições relacionavam-se entre si; a falha de um componente dessa *engrenagem* refletiria nas demais. Havia contínuas trocas de acusações pela má execução dos serviços, levando a desavenças entre o engenheiro da via permanente e o supervisor de linha, ou entre o maquinista e o artífice de mecânico, e ainda, entre o manobrador e o maquinista.

Como grande parte do trabalho ferroviário era caracterizado pelo esforço físico, esse era considerado uma característica de virilidade e força, além de um argumento para diminuir alguns operários de repartições onde *não sujavam as mãos* suspeitava-se, até mesmo, da masculinidade de alguns desses homens.

¹⁰⁵ Ficha funcional do trabalhador ferroviário José Nogueira da Veiga. Cruz Alta, agosto de 1962. Pasta n. 406 a 410

Isso ocorria freqüentemente entre tucos e maquinistas ou entre trabalhadores da mecânica e os engenheiros e o pessoal do escritório.

Observa-se esse quadro quando o maquinista aposentado Pedro Morini declara “*eu também já peguei no batente, no pesado*”¹⁰⁶. Na entrevista, refere-se, também, às possíveis provocações realizadas à sua função. Ele ainda exemplifica outra situação que resultava em diferenças com os demais trabalhadores, ou seja, o uso das influências ou dos *contatos*, como estratégias para a promoção a uma nova função nos quadros da ferrovia.

Antes de assumir a função de maquinista, Pedro Morini pedira demissão do quadro de funcionários da Viação Férrea, pois *o trabalho (de tuco) era cansativo, muito forçado, tinha que trabalhar no sol.*¹⁰⁷, levando-o, assim, a pedir demissão. Porém, anos mais tarde, retorna ao trabalho ferroviário como ajudante de foguista, graças à amizade com um dos engenheiros da ferrovia. É necessário frisar que essa estratégia política de retorno ao emprego sofria severas condenações entre os demais trabalhadores.

Muitas ocorrências de agressões físicas ou verbais não estavam diretamente relacionadas ao ambiente de trabalho. As rivalidades muitas vezes eram cultivadas fora dos muros da empresa, como detalha a punição aplicada ao manual Alcides Passos, por ter “*agredido a socos o operário Pedro Machado da Silva durante o horário de trabalho.*”¹⁰⁸ Neste registro, o chefe de tração, responsável pela ocorrência, aponta que a causa da agressão está ligada a dívidas contraídas em jogos de azar em um boteco localizado no Bairro Ferroviário, ocorrendo, desta forma, nos limites da empresa, um acerto desta pendência.

Sendo assim, dentre as preocupações da Administração estava o cotidiano do trabalhador fora da empresa, nas horas de folga. Além dos mecanismos que visavam coibir comportamentos e práticas vindas de fora, como jogos e o

¹⁰⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 20 de fevereiro de 2006.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ficha funcional do trabalhador ferroviário Alcides Passos. Cruz Alta, janeiro de 1963. Pasta n. 61 a 65.

consumo de bebidas alcoólicas, a empresa considerava o convívio familiar um dos instrumentos fundamentais na formação de um trabalhador comportado e capacitado para realizar o seu trabalho, pois conforme Harres

para a obtenção de um bom trabalho não bastava o aumento de salários; eram necessários outros meios de modo a assegurar a adesão dos empregados aos interesses da empresa. De certa forma, tratava-se de medidas que abrangiam a vida dos empregados fora da situação de trabalho, consagrando uma interferência em sua vida privada. Estas se revestiam de um caráter paternalista, protetor, apresentando como dever da empresa cuidar do bem-estar, da saúde, da educação de seus funcionários e sua família¹⁰⁹.

Tanto que, para residir em uma das residências da Viação Férrea, além de o ferroviário ter uma função estratégica para casos de emergência como justificativa para estar próximo à estação, deveria ser casado com sua legitimidade comprovada. Esse último aspecto era um requisito importante a fim de que a empresa lhe cedesse a moradia, sendo para a mesma uma forma de mantê-lo controlado e atrelado a valores morais burgueses.

Essas residências não estavam localizadas apenas nos limites do Bairro Ferroviário mas também nas margens da linha férrea. A maior parte das residências são compostas de estruturas de madeira e de pequenos quintais arborizados, com um espaço físico pouco extenso, ao contrário das residências destinadas aos engenheiros e aos chefes de repartição, que eram maiores e de alvenaria.

O ferroviário possuía um vínculo empregatício fixo com a Viação Férrea, diversamente de portuários e de estivadores, que, dependendo da função, são operários avulsos¹¹⁰. É necessário destacar, aqui, que a estabilidade no trabalho e os inúmeros direitos foram conquistados devido a vários movimentos grevistas,

¹⁰⁹ HARRES, 2002, op. cit., p. 223.

¹¹⁰ Ver: GANDRA, 1999, op. cit., p. 27-28.

organizados ao longo da história da categoria¹¹¹, obtendo, inclusive, uma sólida influência e representatividade política nas esferas executiva e legislativa.

Como afirmamos anteriormente, ingressando na empresa, o trabalhador passa por um período de aprendizagem; anos depois, é admitido no quadro de funcionários. Assim, o trabalhador ferroviário recebe as garantias de um servidor público ferroviário conforme a sua função, desde o direito à residência no Bairro Ferroviário ou ao longo da linha; há, ainda, o acesso a compras de utensílios domésticos, roupas e alimentação na cooperativa dos ferroviários; a assistência médica aos familiares dependentes e garantia para a educação de seus filhos na escola de Artes e Ofícios na cidade de Santa Maria.

Convém ressaltar, porém, que tais direitos não devem ser apontados na sua essência como de cunho assistencialista da empresa, já que o trabalhador enquadra-se silenciosamente, criando laços de gratidão e de dívida moral com o estabelecimento¹¹². Muitas dessas reivindicações são históricas entre os trabalhadores ferroviários, como a criação da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários do Rio Grande do Sul, instituto que prestava atendimento médico ao trabalhador ferroviário e a seus familiares.

Além de atender à família ferroviária, o instituto era uma garantia para o tratamento de saúde do trabalhador ferroviário; havia, pois, um posto de atendimento nas proximidades da estação. Tal localização explica-se pelo número de acidentes nas repartições da estação.

Dentre elas, as oficinas, com um elevado contingente de trabalhadores, responsáveis pela manutenção de locomotivas e de vagões de cargas e de passageiros, estavam entre as operações que apresentavam maiores casos de acidentes. Como revela as palavras do ex-militante Américo Viana de Abreu,

¹¹¹ Ver: PETERSEN, 2001, op. cit.; BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina no trabalho, 1889-1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

¹¹² HARRES, 2002, op. cit.

caracterizando o cotidiano de trabalho de sua função *“uma dificuldade que tu tinha! Peças que nós tínhamos que fazer. E às vezes no plantão à noite, entre dois ou três operários, tínhamos que macaquear, guinchar, levantar (a locomotiva) pra trabalhar.”*¹¹³

E ainda conforme o ex- militante Orloff dos Santos *“um serviço bruto, braçal (...)a marreta, bate marreta e tal. Hoje não. Tem máquina pra cortar ferro um monte de coisa, um modernismo muito especial.”*¹¹⁴

Sujeitos às péssimas condições de trabalho, graças à inexistência de modernos equipamentos de operação, às extensas horas de trabalho e ainda à necessidade de se adquirir conhecimento da função no decorrer das atividades, não eram raros os casos de fraturas, mutilações e outras lesões, levando a empresa a efetuar inúmeras dispensas. Justificando-se, deste modo, a expressão *cemitério de rodas* reproduzida entre os ferroviários.

Contudo, os acidentes não estavam limitados apenas às oficinas. Eram freqüentes os acidentes de composições (locomotiva e vagões) em trechos chamados de *corte*, a saber, quando os trilhos estão posicionados entre dois elevados terrenos ou *coxilha*, sendo maior a probabilidade de descarrilamento da locomotiva devido a pequenas rochas ou galhos de árvores que se fixavam no trilho, e ainda, à possível falta de manutenção. Neste sentido, Américo V. de Abreu narra emocionado um acidente que presenciou na cidade de Entre-Ijuís

Eu trabalhei muitas vezes no socorro também. Fui convocado pra fazer socorro. É normal a gente trabalhar horas e juntar os pedaços de um companheiro. Uma vez tombou uma locomotiva e caiu toda locomotiva por cima de um companheiro, ele ficou só com as pernas para fora, levamos horas para tirar o corpo dele. Era quatro ou cinco vagões de lenha e se atravessaram e amontoaram¹¹⁵.

Caso semelhante ocorreu com o ex-militante Catalino Ajalla, de acordo com as palavras de seu irmão, Antão Ajalla *“ele viajava como ajudante de foguista,*

¹¹³ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

¹¹⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 17 de fevereiro de 2006.

¹¹⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

*depois ele tombou com o trem que ele viajava, morreu o maquinista e ele se salvou milagrosamente, o foguista quebrou as duas pernas.*¹¹⁶ Traumatizado com o acidente, Catalino Ajalla acabou pedindo transferência de função, e tornou-se auxiliar de mecânico.

Deve-se ressaltar que muitas funções como as de telegrafista, de trabalhadores de escritórios da Administração e de operários de manutenção de linha, mesmo aposentados, já fora do ambiente de trabalho ferroviário, apresentam nos dias atuais agudos sintomas de sua labuta.

Todavia, ao mesmo tempo em que o cotidiano ferroviário é composto de conflitos e de resistências entre os próprios trabalhadores e a Administração, é possível verificar ações solidárias entre os operários, desde as diferentes repartições ou da mesma seção até fora dos limites da ferrovia.

À convivência diante das mesmas dificuldades, das condições de trabalho, da forma de tratamento da chefia e das dificuldades financeiras, forma-se entre esses ferroviários “(...) uma identidade que se funda no trabalho. Identidade que é construída no cotidiano do experienciar-se e experimentar-se maquinista, chefe de estação, agente, telegrafista, guarda-chaves...”¹¹⁷. Desta forma, há, momentos em que as rivalidades dão espaços e/ou convivem com atos solidários.

Esses atos manifestam-se na luta pela promoção de uma função não-executada pela diretoria da empresa, no protesto pelo excesso de um ato punitivo aplicado ao colega de trabalho ou durante os agitados e tensos movimentos grevistas sem contar com simples ações solidárias, pequenas, muitas vezes cruzando despercebidas pelo nosso olhar, como um empréstimo em dinheiro ao companheiro de turma ou a troca do horário de turno, com o aval da chefia, devido a problemas de saúde de um familiar.

Observa-se que esses atos de solidariedade alastram-se além dos muros da ferrovia, pois, “o cotidiano de trabalho, ou melhor, os cotidianos são

¹¹⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 17 de fevereiro de 2006.

¹¹⁷ MAIA, 2002, op. Cit., p.32.

constantemente resgatados porque o espaço da fábrica determina muito do que acontece fora dela”¹¹⁸.

Permeados por um cotidiano de trabalho marcado por solidariedade e conflito, a ação sindical dos trabalhadores ferroviários de Cruz Alta não será indiferente a esses aspectos. Sendo assim, a seção seguinte visa analisar as disputas políticas no interior do núcleo da União dos Ferroviários Gaúchos, fundada no ano de 1958, e as articulações constituídas durante os tensos movimentos grevistas da categoria.

2.4 A formação da União dos Ferroviários Gaúchos: o histórico de lutas e a trajetória do núcleo de Cruz Alta.

A política sindical da categoria ferroviária de Cruz Alta não é exterior às diferenças entre as subcategorias encontradas no pátio da empresa. Neste sentido, é razoável supor que, devido a essa diversidade presente na formação histórica da categoria, as articulações internas são fundamentais e necessárias na condução de um movimento reivindicatório. Elas representam os indícios de uma turbulenta política interna e de constituição da identidade da categoria. Aliado a isso, há uma conjuntura política na qual estão em discussão os projetos divergentes de Estado, não-exteriores ao universo dos trabalhadores ferroviários.

A atuação sindical dos trabalhadores ferroviários de Cruz Alta está relacionada à luta por melhores condições de vida e de trabalho. Ao contrário do que está presente na memória local de uma categoria privilegiada, com vantagens econômicas ou por fazerem parte de uma empresa que preza pelas boas relações, encontra-se um ambiente divergente desse argumento.

Na verdade, o que se visualiza é um universo de acidentes e de condições insalubres de trabalho, salários defasados, promoções atrasadas, controle excessivo, punições e um relacionamento instável com a Administração da

¹¹⁸ WEBER, 2002, op. Cit, p. 45.

empresa; são experiências partilhadas nas oficinas, nos depósitos e nos escritórios, marcadas por uma vida de grandes dificuldades financeiras. Formam-se, deste modo, as condições propícias para a formação de uma identidade em comum, uma consciência de classe¹¹⁹ são sujeitos ativos que se movimentam.

Historicamente envolvidos nos movimentos grevistas de 1917, 1918 e 1920 que balançaram as estruturas oligárquicas da República Velha, os ferroviários de Cruz Alta atuaram sem restrições às paredes. Eles se destacam, entre os trabalhadores do Município, na condução das paralisações e na sua expressiva capacidade de arregimentar os trabalhadores da ferrovia.

É necessário ressaltar que os ferroviários do Município estiveram envolvidos em manifestações tanto nos limites de Cruz Alta quanto nos âmbitos estadual e nacional. Um exemplo é o turbulento mês de outubro de 1929, com a paralisação da ferrovia gaúcha, em que foi organizado o Comitê Ferroviário, com alguns setores da comunidade local que se solidarizaram diante das dificuldades enfrentadas pela categoria, destacando-se a atuação do militante Ismael Ferreira Lima nas articulações com os demais trabalhadores do Município. E ainda, houve a greve em apoio à Revolução de 1930, em que os ferroviários participaram ao lado de militares e de políticos do município¹²⁰.

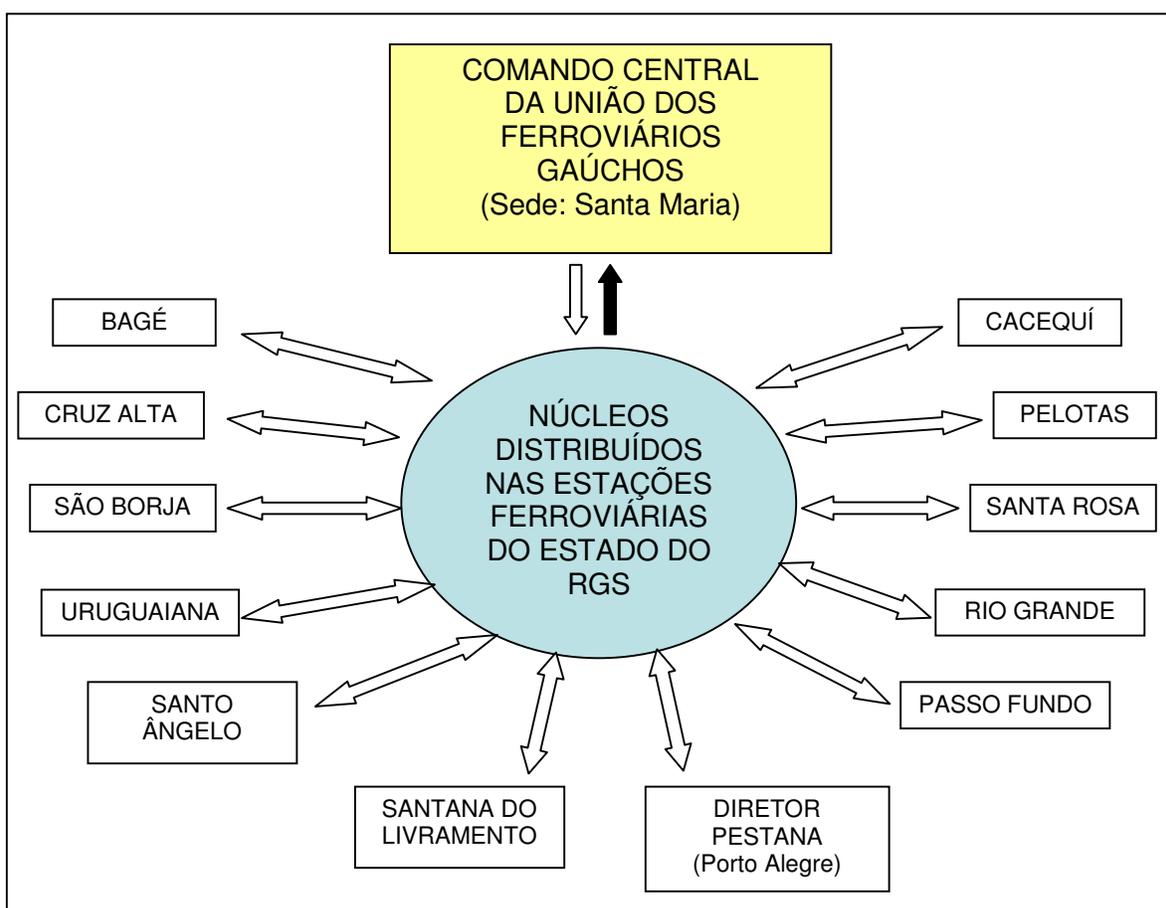
Um momento importante da trajetória dos ferroviários de Cruz Alta ocorreu após a redemocratização do País, em 1946. Diante do desprezo do governo estadual frente às reivindicações dos ferroviários gaúchos, fechando às portas para as possíveis negociações, os operários da linha férrea Cruz Alta a Santa Rosa encaminham um apelo comovente ao antigo diretor da estatal, José Diogo Brochado, agora deputado federal pelo PSD, a fim de intervir nas negociações. Dias depois, após o cumprimento de algumas reivindicações por parte do governo do Estado, os ferroviários encerram o movimento grevista¹²¹.

¹¹⁹ THOMPSON, 1987, op. cit., p. 10.

¹²⁰ Jornal O Comércio, Cruz Alta, 03 outubro de 1929 a 11 de novembro de 1930.

¹²¹ BODEA, 1992, op. cit., p. 23.

Na década de 50, altera-se o curso, de forma expressiva, na atuação sindical do meio ferroviário gaúcho. Em busca de se afastar das influências e do excessivo controle da estrutura sindical oficial, e ainda descontentes com uma política sindical centralizada de algumas lideranças ferroviárias, os trabalhadores ferroviários fundaram no ano de 1958 a União dos Ferroviários Gaúchos (UFG), com sua sede na cidade de Santa Maria. Ela visava ocupar os espaços até então *esquecidos* pelo centralismo político, ou seja, os locais de trabalho e a atuação vertical com outros segmentos de trabalhadores¹²². Como buscou-se mostrar no organograma abaixo



¹²² SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros do Sísifo**: a ação coletiva dos trabalhadores porto-alegrenses nos anos 1958 a 1963. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Unicamp, 2002. p. 19.

Desta forma, a entidade passou a conduzir todas as questões relacionadas ao movimento sindical ferroviário no Estado, tais como a organização de congressos, a participação em eventos operários (no âmbito estadual e nacional), o preparo das pautas reivindicatórias, as ações grevistas da classe, bem como o apoio a outras categorias trabalhistas.

Os núcleos ferroviários tinham um papel fundamental nesse processo; esses eram distribuídos nas principais estações ferroviárias do Estado, como Passo Fundo, Rio Grande, Bagé, Pelotas, Santo Ângelo, Alegrete, Cacequi, Uruguaiana, Rosário, Livramento e Cruz Alta. Cabia aos núcleos consultarem as entidades representativas, que, por sua vez, reuniam os trabalhadores ferroviários da estação ferroviária de cada cidade. Neste sentido, ampliava-se consideravelmente a discussão sindical aos locais, até então, isolados politicamente.

Em Cruz Alta, as entidades elegiam delegados que representavam as categorias existentes no complexo ferroviário. Diante disso, cabia aos delegados conduzirem as reivindicações de suas subcategorias para a apreciação da assembléia no núcleo local. Assim, além de discutir as questões da Associação dos Conferentes, da Associação Assistencial do Pessoal de Máquinas, da Associação dos Manuais e da Associação do Pessoal de depósito, essas assembléias apresentavam grandes dificuldades em buscar uma unidade da categoria. Atribuímos tal situação devido às diferenças apresentadas pelas subcategorias na estação férrea de Cruz Alta, ou seja, do pessoal do pátio e dos escritórios eram necessárias articulações no sentido de se tentar buscar uma unidade.

Nesse sentido, após o debate e a aprovação do conjunto dos interesses da categoria, a mesa diretora do núcleo dirigia os resultados para a assembléia estadual em Santa Maria. Vale lembrar que a sede da União também encaminhava telegramas com a relação de reivindicações a serem apreciadas e votadas pelos núcleos, como comenta o ex- militante Orloff dos Santos “*Santa*

*Maria era a central, mas era em comum acordo as reivindicações de toda a classe, de todo o setor ferroviário.*¹²³ De fato, o núcleo de Cruz Alta, em vários momentos, mostrou-se disposto a apoiar as determinações vindas de Santa Maria, depois de discutidas e aprovadas; mantinha-se com firmeza, pelo menos no complexo ferroviário local, algumas dessas determinações, dentre elas, houve a greve da paridade com três dias de paralisação, no mês de novembro de 1960. Nessa paralisação, os ferroviários exigiram, juntamente com demais funcionários públicos federais, a igualdade de vencimentos entre civis e militares. Nessa ocasião, os núcleos ferroviários de Bagé, Pelotas e Rio Grande não aderiram à greve¹²⁴.

Desse modo, em março de 1958, uma comissão formada pelos trabalhadores Cícero de Oliveira Filho, Nicanor da Rosa Viana, Rosival da Silva, José Pedro Ramos, Felintro Falconi, Gabriel Medeiros, Osvaldo Medeiros, Orloff dos Santos e Gomercindo Vargas, deslocam-se a Santa Maria, representando os ferroviários cruz-altenses, no Congresso Ferroviário Estadual; deste modo, firma-se em meio aos demais núcleos gaúchos. Tais membros seriam eleitos para formar a mesa diretoria do núcleo no mesmo ano.

Um dos grandes problemas enfrentados pela UFG de Cruz Alta era em relação ao número de operários participantes caso muito freqüente nas demais entidades operárias. Com um montante significativo de trabalhadores empregados na estação, é possível verificar uma baixa participação nas assembleias, pois, na fala de alguns trabalhadores aposentados, encontra-se esse tipo de comportamento, como na declaração de Pedro Morini “(...)sei que tinha reunião aquela coisa e tal! Conversavam lá e diziam como que era pra fazer,[eu] ficava meio neutro”.¹²⁵ Ou nas palavras do trabalhador Paulo Carpes “ (...) engenheiros e outros, ninguém sabia que eu era desse partido ou daquele, naquela época que

¹²³ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

¹²⁴ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 12 de novembro de 1960.

¹²⁵ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 19 de maio de 2006.

*tinha PL, PSD, PTB. Nunca, nunca me filiei, pois quem é funcionário, claro pode se manifestar, não deve, acho se manifestar*¹²⁶.

Pode-se atribuir essa postura às perseguições da Administração aos operários que participavam das assembleias e dos movimentos grevistas. Havia desde o temido *gancho*, que dispensava o funcionário de algumas semanas do trabalho (e também prejudicial para as possíveis promoções), a ameaça de transferência às pequenas estações, com o objetivo de isolá-los, ou o perigo da demissão da empresa e conseqüentemente até a perda de sua estabilidade.

Contudo, em nossa análise, não se descartam outros aspectos. Primeiramente, havia a dificuldade em reuni-los nas assembleias devido à variada escala das horas de trabalho. Muitas repartições possuíam equipes de plantão e horários especiais, impedindo a participação de muitos desses operários nas assembleias. Era freqüente, inclusive, o não-comparecimento de líderes sindicais em algumas sessões por estarem no plantão, ou em alguma manutenção ao longo da linha. Somam-se, ainda, os trabalhadores residentes nas pequenas estações localizadas ao longo da estrada, distantes do local das assembleias.

E segundo, existia o medo de ser identificado como um elemento comunista, tanto nos quadros da empresa como na sociedade local. Isso produziria reflexos não apenas para o operário mas também para o seu meio familiar. Assim, tais condições contribuíram para o afastamento de um número significativo de trabalhadores na atuação sindical.

Entretanto, visto que as manifestações lideradas pela entidade resultaram em benefícios à categoria, observa-se uma crescente participação dos operários na entidade sindical, com uma alta presença nas assembleias e paredes ferroviárias. Os benefícios representavam uma melhora no padrão de vida da família ferroviária, ao contrário de momentos anteriores, quando de acordo com o ex-militante Américo Viana de Abreu “(...)o ferroviário não tinha crédito, eram

¹²⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 11 de abril de 2006.

*capazes de fecharem as portas para não entrar nas lojas e comércio, porque o salário do ferroviário era minoritário com situação de fome*¹²⁷.

Procedente de uma família ferroviária, pois seu pai também se dedicou a essa profissão, e convivendo com a difícil situação financeira, o entrevistado apontava a atuação sindical dos ferroviários, como um importante instrumento de influência sobre o governo, a fim de cumprir as reivindicações da categoria.

Dentre as inúmeras greves executadas pelos ferroviários nesse período, as greves pela reversão e pela paridade são seguramente os movimentos mais lembrados pelos trabalhadores. Não apenas pela mobilização que se desencadeou, com o apoio de políticos e demais categorias trabalhistas do Estado e do País, mas também pelas vantagens financeiras e pela garantia de muitos direitos historicamente conquistados pelos ferroviários.

Desde o início da década de 50, a administração da V.F.R.G.S. registrava sucessivos déficits financeiros nos rendimentos da empresa, considerando-se inviável a permanência do governo estadual como arrendatário das estradas de ferro. Neste momento, em poder dessa constatação, o governo passa a tencionar a devolução da autarquia estadual ao governo federal.

A partir de então, os ferroviários iniciam uma luta com a mobilização da categoria e com sucessivas reuniões com autoridades governamentais, para evitar tal devolução, e, em último caso, ambas as esferas públicas, a fim de garantirem os benefícios já conquistados com a federalização da ferrovia. Assim, com a substituição em curso:

Líderes ferroviários começam a agitar-se em face da crescente intervenção federal na rede (sic). É que a intervenção agora está sendo dividida em zonas, com nomeações de assistentes militares(...) por outro lado, a UFG está interessada em que cesse a intervenção federal na rede (sic), com o retorno da mesma ao domínio do Estado¹²⁸.

¹²⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

¹²⁸ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 12 de novembro de 1960.

Temerosos com a forma de intervenção corrente pelo governo federal, representantes da UFG passaram a contar com a mediação do engenheiro Vicenti Cortazzi, administrador da V.F.R.G.S, para ocorrer uma transição sem prejuízos apesar do esforço dos trabalhadores em impedir a transferência como declara Orloff dos Santos

(...) nós fomos até o último dia lutando para que não passasse pra R.F.F. (Rede Ferroviária Federal). (...) Quando foi para passar a rede, nós fizemos uma assembléia dos ferroviários e nós só aceitamos se tivermos todos os nossos direitos adquiridos e a rede federal assumira isso¹²⁹.

A partir disso, os trabalhadores, cientes da decisão irreversível do governo estadual de devolver a V.F.R.G.S. a esfera federal, deram início às articulações que pudessem assegurar a lei de reversão, ou seja, a garantia e a manutenção dos direitos como funcionários do Estado, cedidos à esfera federal. Vale ressaltar o importante do papel do ex-administrador da Viação Férrea, Vicenti Cortazzi, revelando uma relação nem sempre marcada por conflitos entre os trabalhadores e os seus chefes.

Depois de sancionada a lei de reversão, os ferroviários, juntamente com as demais categorias integrantes do Comando Nacional, portuários e marítimos, iniciaram, a partir da década de 60, os movimentos em prol da paridade dos vencimentos dos funcionários civis do serviço público federal ao dos militares. Observamos, anteriormente, que as primeiras paralisações, visando à concretização da paridade, não tiveram a adesão completa da categoria, tendo como resultado, o não-atendimento da reivindicação solicitada.

Contudo, a partir de 18 de dezembro de 1960, a União dos Ferroviários Gaúchos passou a realizar constantes reuniões, no sentido de construir entre os núcleos uma rede mais ampla de apoio, com o objetivo de evitar mobilizações parciais, ocorridas em algumas cidades da fronteira do Estado no início do mês de

¹²⁹ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

novembro. Dentre os pontos discutidos pela assembléia estadual ferroviária, estavam

Manter todos os núcleos ferroviários do Estado, em reunião permanente, a partir do dia 20 de dezembro, para aguardar a palavra de ordem do Comando Nacional conjunto dos marítimos, portuários e ferroviários para traçar os rumos definitivos para receber as vantagens da Lei da Paridade¹³⁰.

Observa-se que as categorias aguardam, por parte do governo federal, a execução da Lei prometida pelo então Presidente da República, Juscelino Kubitschek, na última greve, o que não ocorre. Assim, em 06 de janeiro de 1961, o comando nacional situado no Rio de Janeiro envia um telegrama, permitindo ao comando estadual o movimento de greve. O núcleo de Cruz Alta comanda a paralisação completa da rede ferroviária, inclusive com a participação dos sindicatos do Município (bancários, tricultores, alimentação, sapateiros) e da União Operária, com calorosos discursos dos militantes ferroviários Cícero de Oliveira Filho e Gabriel Medeiros que lideraram a greve. Formaram, também, grupos de trabalhadores nas principais praças do município, esclarecendo à sociedade local os motivos da greve.

Após vinte dias de paralisação, os ferroviários Osvaldo Medeiros, Nicanor da Rosa Viana e Rosival da Silva, vindos de Santa Maria, comunicam, ao núcleo da União dos Ferroviários Gaúchos de Cruz Alta, a promessa do governo federal em executar a Lei da Paridade. Deste modo, encerra-se a greve na estação de Cruz Alta, deixando evidente que as instituições sindicais, não apenas as dos ferroviários, como as demais envolvidas, apresentam interesses díspares dos círculos patronais e governamentais, constituindo-se em um local de lutas, de solidariedades e de espírito classista¹³¹.

¹³⁰ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 20 de dezembro de 1960.

¹³¹ COSTA, Hélio. Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo. (1943-1953). In: FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos**: estudos recentes em História social do trabalho. Campinas: Editora da Unicamp, 1999. p. 113-115.

Portanto, com o aumento salarial e com outras vantagens adquiridas, a qualidade de vida do ferroviário apresenta consideráveis melhoras, como, por exemplo, na questão da habitação, como narra o ex-militante Orloff dos Santos

(...) eu ganhava um salário mínimo, eu casei [recebendo] um salário mínimo(...) eu pagava aluguel da casa. E depois eu ganhei bem, no tempo em que o dinheiro disparou um pouco, né? Então a gente ganhava mais ou menos bem das lutas. Muitos resultados positivos das greves¹³².

Com o aumento de salário mínimo, Orloff dos Santos deixa “(...) a *casinha não muito ruim*”¹³³, localizada no Bairro Ferroviário e constrói a sua nova residência, com acomodações maiores, em busca de maior conforto. O mesmo ocorre com outros operários, insatisfeitos com o parco cômodo oferecido pelas residências operárias, além da aquisição de outros bens, como veículos, por exemplo.

Ocorreram, também, mudanças no relacionamento com a sociedade local, isto é, *os do centro*, como os ferroviários se referiam às pessoas residentes no centro da cidade, que possuíam assídua freqüência nos clubes abastados do município. Inclusive alguns ferroviários, dentre eles Osvil Colombelli, ocuparam a diretoria do tradicional Clube do Comércio. Neste sentido, constituem-se redes de relacionamento com personalidades influentes no Município políticos, empresários e profissionais da imprensa. É importante lembrar que, devido a esse quadro de melhora, forma-se na comunidade local a concepção de um trabalhador ferroviário bem remunerado e estável, o que é constantemente reproduzido nos dias atuais.

De fato, com a pressão exercida por suas ações, sem esquecer a sua experiência histórica, os ferroviários passam a ocupar outros espaços do Município. Houve, também, a exposição desses em um plano maior, das questões inerentes ao seu cotidiano, mas também eram partícipes no debate dos problemas relativos à cidade e a outras categorias trabalhistas, em um tempo que

¹³² Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

¹³³ *Ibidem*.

De um lado, as esquerdas compostas por trabalhistas, comunistas socialistas, sindicalistas, estudantes e facções do Exército, com o projeto nacional-estadista, cujo o programa, em termos gerais, baseava-se na soberania nacional, no desenvolvimento econômico e na justiça social; de outro, os liberais-conservadores de direita, como udenistas, políticos tradicionais, empresários, latifundiários, meios de comunicação e facções da Aeronáutica, Marinha e Exército, defendendo restrições aos direitos dos movimento sindical, o liberalismo econômico, a abertura do país ao capitalismo estrangeiro e o alinhamento incondicional aos Estados Unidos¹³⁴.

Com mudanças significativas em curso no seu cotidiano, como vimos anteriormente, provavelmente do resultado de sua política sindical, os ferroviários, de Cruz Alta identificaram-se com o projeto de modificação das estruturas presentes a denominada Reformas de Bases.

Diante desse quadro de debates efervescentes, em que dois projetos de Estado estão em discussão, amplia-se consideravelmente o debate político na sociedade, bem como o diálogo com as frentes concordantes, a saber, os movimentos sociais adeptos as reformas estruturais no País e os grupos conservadores opositores a esse projeto. Desta forma, as assembleias da UFG de Cruz Alta serão um palco de convergência desses debates, assinalados por oposições de idéias políticas dos trabalhadores ferroviários. É importante destacar que havia três tendências político-partidárias, predominantes, conforme narra Orloff dos Santos *“na época tinha a UDN, PSD, PTB a grande maioria e mais forte na época e o Partido Comunista muito pequeno e clandestino”*¹³⁵.

Constata-se a presença de importantes partidos na entidade, refletindo o cenário nacional. Vale salientar que pequenos partidos, como o PSP e o PL, encontravam simpatizantes, porém eram partidos com pouca expressão. Com a presença dessas organizações, os ânimos nas assembleias eram bastante exaltados pelas divergências de idéias; em determinadas circunstâncias, ocorriam conflitos verbais e corporais, que, segundo Antão Ajalla

¹³⁴ FERREIRA, 2005, op. cit., p. 14.

¹³⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

(...) era natural que existissem conflitos. (...) aí que vinham a discórdia. Em dia de votação muitas vezes iam pro pau, dava quebra-quebra, eram indivíduos rudes a maior parte, era poucos os homens letrados, poucos os homens finos.¹³⁶

É preciso ressaltar que a discórdia narrada pelo operário não se limitava apenas ao espaço da assembleia e menos ainda ao plano político. Muitas das desavenças geradas nas reuniões acabavam reproduzidas no cotidiano de trabalho e na vida fora da empresa, reconhecendo-se, aqui, a dificuldade da militância em arregimentar uma conduta homogênea de idéias dentro da entidade.

Entretanto, ambos os lados, diante das suas discordâncias, buscaram manter uma linha de aproximação. Neste sentido, afirmar o predomínio do poder político da entidade ao PTB, mesmo com a maioria de simpatizantes, é excessivamente arriscado, da mesma forma em relação ao PCB, que, no decorrer dessa conjuntura, vai conquistando importantes espaços.

Não se deve esquecer também da dificuldade em delimitar de forma precisa esses grupos, pois, em vários momentos, as diferenças ideológicas diluem-se. Exemplo disso são as delegações encarregadas de participarem no Quinto Congresso Nacional dos Ferroviários, na cidade do Rio de Janeiro, em setembro de 1958, e no Terceiro Congresso dos Trabalhadores Gaúchos, realizado em Porto Alegre, no mesmo mês e ano.

De fato, existe uma disputa de poder intensa entre esses dois partidos, porém há também uma aproximação constante entre ambos quando se está em jogo a conquista de novos espaços para a categoria, como, por exemplo, na comemorada vitória do ferroviário Alcides Brasil Siqueira Borges à Câmara Municipal, no ano de 1948, contando com o apoio maciço dos ferroviários; em seguida, Acelino Flores dos Santos em 1952, 1956 e 1960; Filintor Falconi em 1960; e, Gabriel Medeiros e Lino Zanchi, em 1964. Tais vitórias políticas foram o resultado das articulações realizadas entre trabalhistas e comunistas.

¹³⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 17 de fevereiro de 2006.

Depara-se, aqui, não apenas com uma relação de equilíbrio político na instituição mas também com sucessivos momentos de relativismo em suas posições, o que indica uma consciência em prol dos interesses da categoria, superando as oposições ideológicas existentes no núcleo. Tanto que, após o pleito eleitoral de 1960, é constante a presença de militantes comunistas eleitos para a mesa diretora da entidade.

Neste capítulo, além de realizar uma ampla análise do contexto da cidade de Cruz Alta, percorrendo desde os espaços de trabalho e de sociabilidades, bem como os impactos provocados pelo projeto de industrialização do País, em andamento desde a década de 50, na economia e na sociedade cruz-altense. Circulamos, também, no cotidiano ferroviário constatando as vivências, resistências e solidariedades no pátio da empresa como também, com a comunidade local. Por fim, verificamos a fundação da U.F.G. e a ação dessa organização em importantes reivindicações em prol da categoria ferroviária e a abertura de canais de articulação com vários segmentos sociais a nível regional e nacional.

No capítulo seguinte analisaremos, a intensa disputa dos militantes pela mesa diretora da entidade, bem como, momentos de articulações dessas frentes na realização de greves e na participação de movimentos políticos. Usando como uma via de negociação e aproximação, com os trabalhadores da ferrovia e com a comunidade cruz-altense, inúmeras promoções recreativas e festivas. Também examinaremos neste capítulo, o término dessa efervescência política com o Golpe de Estado, no ano de 1964, alterando consideravelmente esse cotidiano com a intervenção militar na administração da empresa e o início das perseguições aos trabalhadores envolvidos em atividades políticas, finalizando com a demissão do serviço ferroviário.

3 Os trabalhadores ferroviários do pátio e do escritório: das articulações políticas ao golpe civil-militar de 1964.

Sob a luz do nacionalismo em defesa da reformas socioeconômicas do país, do desenvolvimento de políticas de bem-estar social e da construção da soberania nacional, o contexto em análise é caracterizado por uma ampla participação da sociedade civil, a saber, diversas alas da esquerda política, trabalhadores urbanos e rurais, estudantes e setores das Forças Armadas¹³⁷.

Tais movimentos sociais, em discussão nos seus redutos e na agenda política nacional, produziram efervescentes questionamentos da ordem vigente essa já apresentando indícios de seu esgotamento devido, às contradições geradas pelas mudanças nas conjunturas internas e externas.

Nesse sentido, os trabalhadores, na condição de cidadãos partícipes das questões nacionais, passam a exigir o cumprimento da legislação trabalhista por parte do Estado e dos patrões, e a concretização das reformas estruturais, incorporando-se como novos atores na vida política brasileira¹³⁸. Desta forma, constrói-se uma relação de via dupla, com momentos de aproximação e de afastamento com o Estado; esse se comporta como um negociante em potencial no jogo político e, com isso, auferem-se novos espaços e concretizam-se importantes pautas reivindicatórias.

Tais características afastam-se, conforme John French, do *consenso populista* presente na historiografia sobre o movimento sindical, atribuindo aos trabalhadores o papel de massa de manobra do Estado e da classe dominante,

¹³⁷ FERREIRA, 2005. op. cit., p. 12-13.

¹³⁸ GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 3 ed. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2005.

sem condições diante dessa submissão de esboçar qualquer forma de reação e e relação com essa estrutura. Esses argumentos teóricos, o autor considera sem capacidade de sustentação, passível de falhas e historicamente discutíveis¹³⁹.

No que diz respeito aos trabalhadores ferroviários de Cruz Alta, sua postura nesses anos é caracterizada por uma ampla participação nas discussões políticas não apenas em relação às suas demandas referentes a direitos trabalhistas e às demais questões relativas ao trabalho mas também às de âmbito local.

Observamos uma relação dinâmica entre os ferroviários e os outros movimentos sociais atuantes do Município e uma estreita aproximação com os poderes Executivo e Legislativo, bem como os órgãos de imprensa. Não apenas difundiam as suas propostas também teciam uma ampla rede de apoio para a categoria e para os outros trabalhadores, posicionando-se publicamente durante os movimentos grevistas e políticos do período, como a Legalidade em 1961 e o golpe de Estado em 1964.

Contudo, essa trajetória não se constitui por relações lineares, livres de embate. Houve ocasiões de rompimento e de rivalidade com os segmentos aliados, ora por questões políticas (em que está em jogo a disputa por espaço de atuação), ora, devido à ameaça de seu bem estar. Cabe ressaltar que não devem ser desconsiderados os momentos de proximidade com esses grupos.

No exercício da política sindical interna, podemos verificar freqüentes conflitos, entrelaçados tanto por questões político-partidárias presentes na entidade sindical e no convívio diário no pátio da estação, como por divergências existentes entre as várias subcategorias existentes na viação férrea, o “pessoal” do pátio e do escritório.

Sendo assim, é provável que esses aspectos sejam determinantes na atuação dos ferroviários, na vida associativa com os trabalhadores da ferrovia e com a comunidade local, bem como no seu cotidiano de trabalho. Não se pode

¹³⁹ FRENCH, John. **O ABC dos operários**: Conflitos e alianças de classe em São Paulo. 1900 – 1950. São Paulo: Hucitec, 1995. p. 4 – 5.

esquecer também a significativa importância do papel dos militantes, a fim de tentar articular, em meio a períodos oscilantes de mobilização, a arregimentação dos trabalhadores ferroviários.

3.1 As frentes políticas e os vários campos em disputa

Anteriormente verificamos a presença de várias correntes político-partidárias na União dos Ferroviários Gaúchos, reunindo entidades, de cunho assistencial, como a Associação dos Ferroviários Sul-Rio-Grandenses¹⁴⁰, conforme o seu estatuto, reduzido apenas às questões referentes ao bem-estar da família ferroviária; ou de cunho político, atribuída à Associação Assistencial do Pessoal de Máquinas¹⁴¹, envolvendo-se também com ações beneficentes ao trabalhador ferroviário.

Diante da efervescência política desta conjuntura histórica com diferentes tendências políticas e ideológicas em atuação, o que se reconhece no movimento sindical ferroviário são essas instituições debatendo essas questões, como comentou o ferroviário aposentado e militante, Noely Gomes da Silva, quando indagado sobre os possíveis *limites* entre essas entidades *“Não, praticamente é uma, porque ambas defendiam a classe ferroviária. (...) o objetivo era um só, a regularização dos horários [que] deveriam ser pagos”*¹⁴². Tal situação é comprovada na assembléia realizada no C.O.F.¹⁴³. (Círculo Operário Ferroviário), local das reuniões, quando

¹⁴⁰ Até o ano de 1958, a Associação dos Ferroviários Sul Rio-grandenses, fundada na década de 30 do século passado, sediada em Porto Alegre, era a entidade sindical que agregava as reivindicações dos trabalhadores ferroviários do Estado. Cabia a essa instituição, discutir questões relacionadas à assistência dos ferroviários e de suas famílias; também havia um forte conteúdo político na referida associação.

¹⁴¹ Essa instituição, possivelmente, foi fundada em fins da década de 50, reunindo, nos primeiros anos, somente trabalhadores operadores de máquinas, como foguistas e maquinistas; contudo, devido ao plano de pecúlio desenvolvido pela entidade, vários ferroviários de outras categorias tornaram-se sócios dessa.

¹⁴² Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

¹⁴³ O Círculo Operário Ferroviário era um espaço de recreação dos trabalhadores ferroviários e de seus familiares, com local para jogos de bocha, tênis de mesa e cartas. Também eram realizados

(...) os representantes Cícero de Oliveira Filho, Gabriel Medeiros e Orloff dos Santos, representantes, respectivamente, da Assistencial de Máquinas, União dos Ferroviários Gaúchos e Associação dos Ferroviários, darão esclarecimentos dos assuntos discutidos em Santa Maria¹⁴⁴.

Neste sentido, a União dos Ferroviários Gaúchos, agregando essas entidades, passou a ser um palco de manifestações, ao se chocarem idéias divergentes, tanto sobre questões políticas como também sobre a reprodução de diferenças entre as subcategorias presentes no pátio da ferrovia, pois, de acordo com Noely Gomes da Silva “a Assistencial de Máquinas era [uma entidade] dirigida pelo pessoal [do quadro] de máquinas, no caso, maquinistas, foguistas. Já a U.F.G., era por operários”¹⁴⁵.

Contudo, mesmo em meio a uma relação de constantes embates que extrapolava o campo político-ideológico, observavam-se, durante os processos eleitorais da U.F.G., militantes tanto da Assistencial de Máquinas como da Associação dos Ferroviários Sul-Rio-Grandenses, formando chapas para a mesa diretora da entidade, possivelmente na tentativa de fazer alianças em busca de uma homogeneidade na categoria fundamental no momento das mobilizações.

É comprometedor, aqui, estabelecer sobre a ação política dos ferroviários cruz-altenses, algum tipo de linha *divisória*, enclausurando grupos e indivíduos¹⁴⁶ em suas atuações no campo político e de sociabilidade, sem se levar em conta as dinâmicas existentes nessa trajetória. É possível identificar que nem sempre doutrinas partidárias (sejam comunistas ou trabalhistas) estiveram, tais como as citadas acima, na ação política ferroviária e, sim há outros aspectos, mesmo em um quadro de intensas disputas na entidade no início dos anos 60.

cursos de corte e costura, aulas de datilografia e atendimento médico e odontológico. Como a U.F.G. não possuía sua sede própria, a mesa diretora solicitava ao presidente do C.O.F. o local para as assembleias.

¹⁴⁴ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 11 de dezembro de 1962. p. 6.

¹⁴⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

¹⁴⁶ BILHÃO, Isabel. **Rivalidades e solidariedades no movimento operário**: Porto Alegre, 1906 – 1911. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999. p. 36.

É possível constatar, até o início dos anos 60, quando a U.F.G. passa a atuar no meio sindical ferroviário, a forte influência de dois trabalhadores ferroviários, Alcides Brasil Siqueira Borges e Acelino Flores dos Santos, ambos filiados ao PTB, e ao longo das décadas de 40 e fins de 50, representantes da categoria na Câmara de Vereadores do Município.

Esses representantes, além de contribuir para a conquista de novos espaços de atuação no campo político-governamental para a categoria, com o reconhecimento dos quadros políticos do Município da sua importância no cenário da política local, também possibilitaram, no espaço da atuação sindical, a formação de amplas alianças com os trabalhadores de outras categorias do Município.

Trouxeram ainda para a discussão, no Legislativo municipal, a premente necessidade de promover a reestruturação do espaço urbano da cidade e do Bairro Ferroviário, ao exigir do Poder Executivo a melhoria e a aplicação de um serviço contínuo de eletricidade e de saneamento, principal problema enfrentado no referido bairro.

Neste sentido, esses dois cidadãos construíram uma trajetória no meio ferroviário, de reconhecimento de parte dos trabalhadores da ferrovia eram denominados, nas palavras de Antão Ajalla, de “(...) *homens letrados, homens finos*”.¹⁴⁷ E ainda eram apontados como militantes diferenciados em um ambiente de “*indivíduos rudes a maior parte, [com] poucos homens letrados, poucos homens finos.*”¹⁴⁸

Com uma hábil capacidade de articulação com as subcategorias e com presença atuante no meio desportivo ferroviário, presidindo em várias oportunidades o Grêmio Rio-Grandense Futebol Clube, Alcides Brasil Siqueira Borges não apenas tinha um prestígio no meio ferroviário como também na sociedade local, ao participar da organização do PTB em Cruz Alta, em 1945, e ocupar uma cadeira na Câmara Municipal, até o ano de 1948.

¹⁴⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 17 de fevereiro de 2006.

¹⁴⁸ *Ibidem*.

Acelino Flores dos Santos, considerado como um dos afilhados políticos de Brasil Siqueira, teve uma atuação política de maior relevo. Militante do PTB desde o início da década de 50, Acelino foi eleito vereador por duas legislaturas, considerado como um nome de consenso dentro do Partido em meio aos tensos conflitos, principalmente durante as convenções. Além disso, manteve um considerável trânsito nos partidos adversários, relacionando-se com políticos, opositores aos ferroviários e com demais movimentos sociais. É provável que uma das causas de seu enfraquecimento político, no meio ferroviário, tenha sido pela convivência com essas agremiações e com os círculos militares.

No quadro ferroviário, estabeleceu contatos com os núcleos de Santa Maria, Passo Fundo e Cacequi, obtendo, dessa forma, uma ampla base para uma possível candidatura no pleito eleitoral de 1962 à Assembléia Legislativa, fato que não se concretizou. Mesmo como vereador, manteve forte influência na U.F.G., ocupando a presidência de honra na entidade até 1961.

Entretanto, a partir das eleições de 1958, ano de fundação da U.F.G., observa-se uma mudança significativa no campo político-sindical dos ferroviários de Cruz Alta com a perda da predominância do espaço político de Acelino Flores, Alberi Pedroso, Osvil Colombelli e Osvaldo Félix da Silva nomes de respeito entre os ferroviários do Município e do Estado, além de confiança da Administração da empresa.

Muito antes da formação da U.F.G., militantes como Osvaldo Medeiros¹⁴⁹, integrante do Partido Comunista local, Filintro Falconi e Veríssimo José de Souza¹⁵⁰, ambos filiados ao PTB, já formavam uma frente opositora no meio político ferroviário, estabelecendo uma relação de equilíbrio no âmbito das discussões políticas e a constituição de uma participação mais ativa das

¹⁴⁹ Na ficha profissional desse trabalhador ferroviário, encontram-se registros de medidas punitivas executadas pela empresa ferroviária, como a suspensão de 30 dias dos serviços ferroviários pela participação em movimentos grevistas nos anos de 1945, 1953, 1960 e 1962. Ver: Museu Histórico Municipal de Cruz Alta, pasta 581 a 585.

¹⁵⁰ Militantes do PTB local, ambos em muitas convenções do Partido, manifestaram-se contrários às indicações, do então vereador Acelino Flores dos Santos, de candidatos à prefeitura municipal e ao Poder Legislativo.

subcategorias. Essas muitas vezes ficavam isoladas ou com representantes de funções díspares em relação as suas.

Com a formação da U.F.G., amplia-se consideravelmente a representatividade das subcategorias que estavam à margem da política sindical, combatendo uma prática que, conforme o militante Orloff dos Santos, *“tudo que era sociedade botava o chefe para cuidar dos nossos interesses, e eu achava uma burrice da nossa parte. Não se deve fazer isso”*.¹⁵¹

Orloff dos Santos refere-se aos trabalhadores Acelino Flores dos Santos e Osvil Colombelli, ambos com cargos de chefia, de agente e de escriturário, representando um universo de trabalhadores distribuídos nas oficinas, na via permanente e no tráfego, com interesses muito divergentes. Ainda, segundo Orloff dos Santos, havia a possibilidade *“(...) de a gente ficar constrangido de falar qualquer coisa né? De acusar ele, então por esse motivo eu defendia uma presidência exercida por operários.”*¹⁵².

Apesar de propor um espaço mais amplo de atuação política para os ferroviários, as eleições para a diretoria da U.F.G., ocorridas no dia 2 março de 1958, não significaram o fim da participação de alguns militantes ligados à chefia ou à influência de Acelino Flores na entidade, tampouco a superioridade desses ou de uma das duas correntes partidárias mais atuantes no núcleo, comunistas ou trabalhistas.

Ao contrário de algumas categorias, como os portuários e os estivadores, que tinham o predomínio do PTB em suas diretorias¹⁵³, no que se refere aos ferroviários de Cruz Alta, observa-se, na diretoria do núcleo da U.F.G., a presença de ambos os campos ideológicos. Mesmo com apenas uma chapa concorrendo ao pleito, denominada de *Unidade*¹⁵⁴, verifica-se a presença de velhos militantes trabalhistas e comunistas, sendo provável apontar um possível equilíbrio nessa

¹⁵¹ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

¹⁵² Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

¹⁵³ Nas entidades portuárias de Santos, Porto Alegre e Rio Grande, encontra-se a predominância dos trabalhistas nas respectivas diretorias. Ver: GANDRA, 1999, op. cit., p. 61.

¹⁵⁴ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 02 de março de 1958. p. 9.

instituição, e também o ingresso de jovens militantes, como observa Américo Viana de Abreu:

(...) era uma chapa mesclada. Existe aquela máxima, quando tu não podes derrotar o adversário, alia-se a ele então.... De fato tem alguns companheiros da pesada, como o Orloff dos Santos e o Gabriel Medeiros. (...) mas essa chapa era essencialmente de direita¹⁵⁵

Apesar de o ferroviário considerar a chapa constituída por militantes de “direita”, que seriam os trabalhistas, como Acelino F. dos Santos, Gomercindo Vargas, José Nogueira Veiga e Ricardo Rodrigues Teixeira, também consta entre os eleitos alguns militantes comunistas, como José Fernandes Forrer, Anacleto Moreira e Guilherme Dias, e, ainda, jovens e futuros líderes políticos da categoria e da política legislativa local, como Orloff dos Santos e Gabriel Medeiros.

Ressalta-se, aqui, novamente a existência de um equilíbrio político na diretoria do núcleo da U.F.G. entre as duas correntes politico-partidárias e também a participação dos *trabalhadores do pátio*, isto é, os ajudantes de foguista, os fornecedores de combustíveis e os artífices de mecânico. Tal circunstância, possivelmente, quebra uma prática da política ferroviária de anos anteriores.

Diante da diversidade das subcategorias, trabalhadores do pátio e do escritório, com condições de expor os seus interesses e suas necessidades, nomeavam representantes para as assembléias do núcleo; havia, também, o ingresso de jovens militantes, simpatizantes ou filiados ao PCB, PTB, PSD e PL, que articulavam com antigas lideranças ferroviárias. Dentro desse contexto, torna-se arriscado apontar as orientações ideológicas *dominantes* nesse núcleo, correndo-se um grave erro de encobrir as dinâmicas existentes nas relações ferroviárias, em uma conjuntura histórica distante de apresentar um caráter

¹⁵⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

homogêneo, fechado antes de tudo, é um momento rico de contradições e de tensões¹⁵⁶.

Nem sempre questões partidárias determinavam a vida associativa na ferrovia de Cruz Alta as afinidades, em muitos momentos, superavam as siglas partidárias. Ser competente na função que executa diariamente na ferrovia, ser um bom trabalhador eram requisitos para se exercer uma militância com relativo apoio da categoria. Marco Aurélio Santana e Regina Malta Nascimento¹⁵⁷ constataram que, se o trabalhador metalúrgico carioca apresentasse competência e habilidade na lida diária, esse é valorizado no seu espaço de trabalho pelos colegas e pelos patrões, tendo condições de lutar em prol da categoria e de estar à altura de manter um diálogo no momento das negociações¹⁵⁸.

Possivelmente essas são as mesmas condições reproduzidas no universo ferroviário, como demonstra Américo Viana de Abreu, quando se refere ao processo de escolha de um militante

O melhor colega, o melhor chefe de família, o melhor operário, o melhor profissional. Porque era a forma da nossa luta poder prosperar.(...) então ser um colega fiel e bom no serviço. Nem todos votavam porque eram comunistas, mas pela sua postura, pelo teu coleguismo, pelo grande profissional. Então se tu tinha simpatia, votava na pessoa.¹⁵⁹

As considerações do ferroviário Américo Viana são interessantes, pois apresentam o trabalho como um referencial de conduta do trabalhador militante, que, de certa forma, está inserido no cotidiano dos demais trabalhadores ferroviários, próximos das “turmas”, seja do pátio, seja do escritório. Isso põe em xeque um viés explicativo simplista, que reduz a ação ferroviária às imposições de partidos políticos, ao se desconsiderar de que modo as idéias desses ferroviários são organizadas conforme as suas relações no trabalho.

¹⁵⁶ GRAMSCI, Antonio. **Literatura e vida nacional**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. p. 05.

¹⁵⁷ Ver: SANTANA; NASCIMENTO, 1999, op. cit., p. 6.

¹⁵⁸ SANTANA; NASCIMENTO, loc. cit.

¹⁵⁹ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

Visto que a articulação política e o trabalho são requisitos determinantes na ação do militante no universo ferroviário, a possibilidade de ascensão política de um trabalhador que fugisse aos valores da categoria corria sérios riscos de não ocorrer.

Na lembrança de Américo Viana, referente ao maquinista Benabor Camargo, sobre sua atuação política, ocorre o seguinte comentário “o Benabor (...) nos sentíamos mal com ele grudado em nós”¹⁶⁰; segundo o ferroviário Pedro Morini era um trabalhador “muito bronqueiro.”¹⁶¹. O maquinista citado acima, mesmo participando das discussões na entidade e de manifestos publicados no periódico local, não conseguiu a simpatia e a confiança dos demais colegas de trabalho e dos próprios companheiros de luta. Isso talvez possa ser atribuído pelas constantes punições que o mesmo recebia da Administração, sob a alegação de abandono do serviço e por apresentar-se ao trabalho com sintomas de embriaguez¹⁶².

No decorrer da Administração da chapa *unidade*, as rivalidades entre as forças políticas passaram a ser mais intensas. Um dos pontos de conflitos estava na necessidade de equiparação de direitos e de vencimentos, das categorias ferroviárias uma luta constante dentro da ferrovia e pouco abordada pela entidade sindical anterior¹⁶³.

José Nogueira da Veiga, então presidente da U.F.G., mantinha constantes relações com Acelino Flores e com isso não estava agradando a algumas subcategorias que já pensavam em um nome que buscasse, em meio a esse universo heterogêneo, melhores condições de participação nas assembléias.

¹⁶⁰ Ibidem.

¹⁶¹ Entrevista ao autor desta dissertação em 19 de maio de 2006.

¹⁶² Museu Histórico Municipal de Cruz Alta. Ficha profissional, pasta n 141 a 145.

¹⁶³ Em Cruz Alta, até a fundação da U.F.G., destacavam-se a atuação dos militantes Alcides Brasil Siqueira Borges, Acelino Flores dos Santos, Alberi Pedroso, Osvaldo Félix da Silva e Osvaldo Colombelli, na diretoria da entidade, com a presença opositorista de Osvaldo Medeiros, Guilherme Dias, José Pedro Ramos e Gabriel Medeiros. Com a fundação da U.F.G., ambos os grupos participam lado a lado da mesa diretora, desde a primeira eleição em 1958, seguindo nas eleições de 1960 com a eleição de Gabriel Medeiros e com a sua reeleição em 1962, até o último pleito em 1963, antes do golpe de Estado, com a vitória de Edu Dutra.

Para os trabalhadores ferroviários, a função de agente de estação, com poderes de mando que Acelino Flores ocupava, e ainda uma ação política voltada mais para a Câmara de Vereadores do que para os locais de trabalho da ferrovia, colocava em xeque a sua sustentação como representante da categoria. Como relata Noely Gomes da Silva, *“o Acelino não era muito bemquisto pela classe, mas ele tinha uma coisa, o Acelino pegava o microfone e falava muito bem, trepava em cima de um palanque e aí vou te contar.”*¹⁶⁴ Ao agravar a sua imagem perante as categorias do pátio, quando, no ano de 1962

(...) assumiu a estação de Cruz Alta, o agente Acelino Flores dos Santos, em virtude do agente Carlos Oliveira ter sido removido. Acelino F. dos Santos foi convidado pela diretoria para assumir, em caráter de substituição, a agência de Cruz Alta enquanto perdurar o afastamento do titular¹⁶⁵.

Dedicado ao trabalho ferroviário e com habilidade no âmbito político partidário, Acelino, embora ocupando um cargo de importância na ferrovia, não consegue dentro da política ferroviária manter um diálogo com os trabalhadores das oficinas, da via permanente e da tração, o qual, segundo Américo Viana de Abreu *“(...) acabou com o reinado do companheiro Acelino Flores dos Santos. Pois começou a prosperar a esquerda e nós começamos a nos conscientizar.”*¹⁶⁶

Essa consciência a que o trabalhador se refere é a necessidade de se romper com uma prática militante atrelada à Administração da empresa ferroviária, que deixa em segundo plano as demandas de algumas subcategorias, buscando, dessa forma, constituir novos espaços para a discussão, mesmo em meio a momentos de conflito e de rompimento entre os próprios trabalhadores.

Apesar de ocuparem o mesmo espaço de trabalho, isto é, a Estação Ferroviária de Cruz Alta, há diferenças marcantes entre as subcategorias, desde a convivência até em relação a benefícios, gerando o estopim para muitos conflitos.

¹⁶⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

¹⁶⁵ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 15 de agosto de 1962.

¹⁶⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

Como afirmou o ferroviário Noely Gomes da Silva, que durante muitos anos ocupou a função de reparador de linha conhecido popularmente como “tucu”, *“por exemplo, o pessoal do escritório, nós não tínhamos grande convívio”*.¹⁶⁷; diferentemente do maquinista, pois esse mantinha um convívio regular devido à sua função, mas apontando, algumas diferenças em comparação com sua função

O maquinista, por exemplo, era muito privilegiado, a Viação Férrea mandava um táxi buscar o maquinista [expressão de repulsa]. Tem muita diferença, o maquinista era um homem que ganhava muito bem, o vencimento dele já era bom e ele fazia hora-extra e ganhava diária. O chefe de escritório, o escriturário ganhavam muito bem, os engenheiros nem se fala.¹⁶⁸

Tais diferenças pesavam nas articulações políticas e na trajetória do militante. A experiência comum, ou seja, ser trabalhador da ferrovia, apresentava descontinuidades relevantes, sendo possível considerar que a construção da identidade desses trabalhadores passava por conflitos, tanto de cunho político como entre as subcategorias.

Nem todos os ferroviários conviviam em um trabalho digno, nas condições que Noely G. da Silva expõe *“trabalhava no concerto de linha, era um trabalho de sol a sol. Esses dias eu estava me lembrando do frio, das geadas. Tinha que pegar aquela ferramenta que queimava as mãos sem luva, porque não tinha naquela época”*¹⁶⁹. Díficeis condições também eram do então telegrafista Almênio Câmara *“nós trabalhávamos seis horas por dia. Era muito deficiente a comunicação e se ouvia muito mal e o serviço tinha que ser feito pois os trens estavam correndo, causando um desgaste muito grande em nós”*¹⁷⁰. Tais diferenças caracterizavam o cotidiano do trabalhador ferroviário, conduzindo essas dificuldades e demandas para as assembleias da U.F.G.

¹⁶⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

¹⁶⁸ Ibidem.

¹⁶⁹ Ibidem.

¹⁷⁰ Entrevista ao autor desta dissertação em 07 de abril de 2006.

A partir de 1962, com Gabriel Medeiros à frente do núcleo da U.F.G. em Cruz Alta, a comunicação entre a instituição e os demais trabalhadores ferroviários amplia-se. Exercendo a função de fornecedor de combustível e inserido naquele cotidiano de trabalho, Gabriel Medeiros tratou de estabelecer uma comunicação mais estreita com as subcategorias, bastante descontentes com a U.F.G.

Com uma diretoria composta por trabalhistas e por comunistas, trabalhadores do escritório e do pátio, ainda que diante de idéias e de valores heterogêneos, possuíam um considerável espaço para exporem as suas pendências, como os atrasos nas revisões salariais, as promoções de alguns trabalhadores e o cumprimento das 8 horas de serviço.

Quando entrou em discussão a nova tabela de vencimentos, elaborada em conjunto entre o governo federal e as entidades representativas, as negociações com as diversas categorias ferroviárias logo se apresentaram difíceis, pois não se chegava a um acordo, deixando, desta forma, as assembléias com uma atmosfera tensa e tumultuada

Por ocasião da última assembléia realizada na sede do C.O.F., a maioria dos que lá compareceram decidiram rejeitar a tabela das entidades de classe, sob a alegação de que a mesma não corresponderia aos anseios dos ferroviários. A rejeição pura e simples equivale dizer que a representação de Cruz Alta deverá se manifestar no encontro ferroviário em Santa Maria.¹⁷¹

Nessa assembléia, foguistas, artífices de mecânico, reparadores de linha e guarda-freios, antes com tímida participação, manifestaram-se contrários à referida tabela, chocando-se com alguns militantes integrantes da diretoria, como Álvaro de Barros Teixeira e Osvil Colombelli, ambos com cargos de chefia e defensores de uma política sindical ao estilo de Acelino F. dos Santos, afastados dos locais de trabalho e muito próximos da Administração da ferrovia.

Os trabalhadores queixavam-se de que o diálogo da instituição com o governo federal não caminhava para a resolução das diferenças existentes nessas

¹⁷¹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 28 de novembro de 1962. p. 8.

subcategorias ferroviárias. A aprovação, por parte de suas funções, da denominada tabela gaúcha só ocorreria com a solução de suas necessidades históricas, dentre elas o fim das disparidades de benefícios, pois “(...) o descontentamento existente com a apresentação da nova tabela de vencimentos é originada pela não-equivalência do nível de salários com as categorias funcionais, que sempre acompanharam as demais”¹⁷².

Perdurou por alguns meses a discussão em torno da tabela gaúcha: foi um período marcado por muitas assembleias sem se chegar a um acordo comum, inclusive com a rejeição, juntamente com o núcleo de Santa Maria, da tabela proposta pelo núcleo Diretor Pestana. Até que no mês de agosto de 1962, Argemiro Antonio Rosa, presidente da U.F.G. de Santa Maria, com a presença do representante do governo do Estado e da Viação Férrea, Vicente Cortazi, aprovaram e apresentaram a tabela, reunindo as questões de interesse das categorias ferroviárias. Do núcleo de Cruz Alta, os militantes Catalino Ajalla e Cícero de Oliveira Filho transmitiram a aprovação, em assembleia, dos itens integrantes da tabela. Foram resultados positivos, conforme Orloff dos Santos

As turmas de linha estão em uma média de 10 km distantes da estação, o cara pegava as ferramentas às 5 horas da manhã para as 7h 30min ele trabalhar na linha, então ele deveria ganhar no momento que pegava as ferramentas, não percorrer de graça esses 10 km entre a estação central e a pequena estação que vai receber manutenção¹⁷³.

Apesar de serem acrescentadas nos itens da tabela muitas exigências dessas categorias e ter ocorrido um significativo avanço no diálogo no universo da ferrovia, algumas dessas reivindicações, conforme Noely Gomes da Silva, não foram atendidas em sua totalidade “*é ganhamos, mas não ganhamos as horas extras*”.¹⁷⁴

¹⁷² Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 06 de dezembro de 1962. p. 6.

¹⁷³ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

¹⁷⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

Ao contrário das palavras de Orloff dos Santos, os trabalhadores da manutenção de linha tiveram o direito de retornar para a estação central mais cedo, antes do anoitecer, como confirma Noely G. da Silva “(...) *no meu caso, o tuco, eu largava às 17h da linha para chegar de noite a Cruz Alta, empurrando o carro*”.¹⁷⁵

Esse retorno à estação central passaria a ser uma hora antes, às 16h, pois “às 17h nós queríamos estar aqui, se não estivermos, a empresa deveria nos pagar, pois os maquinistas ganhavam essas horas-extras né?”.¹⁷⁶ Apesar de se ter garantido o direito de retornar mais cedo à estação central, as horas-extras, que também integravam a pauta da categoria, não foram atendidas.

Embora não sendo considerada a totalidade de suas reivindicações por parte da empresa, observa-se que houve uma satisfação do trabalhador pelo atendimento de um dos itens, e isso significou para essa subcategoria e para as demais a possibilidades de se galgar melhores condições de trabalho e de benefícios, além da oportunidade de se dialogar com as demais funções da ferrovia. Atribui-se isso a uma militância que procede dessas categorias, familiarizados com as suas próprias vontades.

Outro momento de grande mobilização, de parte dos trabalhadores ferroviários cruz-altenses, foi durante o Movimento da Legalidade, em 1961. Com a renúncia de Jânio Quadros da Presidência da República, os ministros militares com a colaboração dos setores conservadores ameaçavam impedir a posse do Vice-Presidente, João Goulart. Dessa forma, vários segmentos da sociedade brasileira, trabalhadores, estudantes, intelectuais, artistas e militares, mobilizaram-se na defesa da posse de Jango e na manutenção da ordem legal.

Em Cruz Alta, as notícias dos principais meios de comunicação do Município, Rádio Cruz Alta e Jornal *Diário Serrano*, davam uma dimensão desse ato, mobilizando políticos, trabalhadores, líderes sindicais e jornalistas em praça

¹⁷⁵ Ibidem.

¹⁷⁶ Ibidem.

pública, com “(...) *protestos de reafirmação aos princípios constitucionais que regulamentam a vida pública da Pátria*”¹⁷⁷.

Na Praça General. Firmino, em frente à Prefeitura e à Câmara Municipal, prefeito, vereadores, líderes sindicais, estudantes e jornalistas realizam calorosos discursos, em apoio ao Governador Leonel Brizola e ao Vice-Presidente João Goulart, conclamando a população para se unirem frente ao Movimento.

Nas proximidades da estação férrea e nos logradouros públicos, locais de grande circulação, sistemas de alto-falantes mantinham a população informada das articulações e das decisões tomadas na capital gaúcha, pois “*era preciso, por amplo sistema de comunicação, disseminar idéias, imagens e representações que atingissem a dignidade das pessoas*(...)”¹⁷⁸. É necessário ressaltar que, ao mesmo tempo, isso contribuía para formar um clima de guerra, alterando o cotidiano na cidade, como consta abaixo:

(...) bancos continuam fechados e disso deriva a redução de todas a trocas mercantis, com queda na produção. As repartições públicas vivem num clima guerreiro. As escolas permanecem fechadas, as Forças Armadas permanecem em prontidão.¹⁷⁹

A possibilidade de um confronto entre as forças do Movimento da Legalidade – voluntários e soldados da Brigada Militar - e os militares das três unidades do Exército sediadas no Município acirraram ainda mais os ânimos. As unidades, 6º Regimento de Artilharia, 17º Regimento de Infantaria e no Artilharia Divisionária 6, aguardavam as ordens do III Exército para a ação. Destaca-se que entre os militares de ambos os quartéis não havia uma unidade frente às pretensões dos ministros militares de impedir a posse de João Goulart, razão de alguns desentendimentos.

¹⁷⁷ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 27 de agosto de 1961, p. 2.

¹⁷⁸ FERREIRA, Jorge. A Legalidade traída: os dias sombrios de agosto e setembro de 1961. **Revista História Tempo**, Rio de Janeiro, v.2, n 3, p.6, 1997..

¹⁷⁹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 27 de agosto de 1961. p. 1.

Esse último quadro modificara-se após o encontro de Leonel Brizola e o comandante do III Exército, Gal. Machado Lopez, quando é confirmado pelo militar a defesa da ordem legal, afastando um possível combate entre os manifestantes e as tropas do Exército¹⁸⁰.

A postura dos trabalhadores ferroviários frente ao Movimento da Legalidade foi de apoio. Talvez tenha sido um dos raros acontecimentos políticos, nessa conjuntura, em que as diferentes frentes ferroviárias tenham articulado uma unidade, neste caso, em defesa da democracia e do projeto político nacionalista, como o manifesto publicado no periódico local à comunidade de Cruz Alta

Os ferroviários de Cruz Alta, neste momento tão crucial para a vida nacional, em que está em jogo a liberdade de pensamento e o regime democrático, não permaneceram inertes, pois desde as primeiras notícias surgidas no cenário nacional, já a classe ferroviária por intermédio de suas entidades de classe legalmente constituídas, se manifestaram publicamente contra tão revoltante ato aos que querem espezinhar a sagrada Constituição¹⁸¹.

No mesmo dia, uma comissão, com aproximadamente cem trabalhadores ferroviários, parte do Círculo Operário Ferroviário, percorrendo as ruas centrais da cidade *“(...) empunhando o sagrado pavilhão nacional. (...) num ambiente de ordem, alegria e entusiasmo, rumo ao Palácio Municipal e Legislativo, a fim de hipotecarem inteira e irrestrita solidariedade aos poderes Executivo e Legislativo”*¹⁸².

Chegando a seu destino, à câmara municipal, em sessão permanente, os militantes ferroviários Felinto Falconi, Acelino Flores dos Santos e Osvil Colombelli, juntam-se às demais personalidades políticas, líderes sindicais e jornalistas, na defesa da ordem constitucional do País, proferindo calorosos discursos às centenas de pessoas dispostas em frente à Prefeitura.

¹⁸⁰ FERREIRA, 1997, op. cit., p. 9 – 10.

¹⁸¹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 30 de agosto de 1961. p. 06.

¹⁸² Ibidem.

Observa-se nessas mobilizações a presença dos militantes Osvaldo Colombelli e Acelino Flores dos Santos, ambos com uma postura política considerada por alguns ferroviários como moderada no núcleo da U.F.G., ao lado de líderes sindicais e políticos, com estreito convívio com os seus opositores ferroviários, em defesa da Legalidade. É provável que, diante da importância do Movimento, as efervescentes disputas tenham, momentaneamente, permanecido em segundo plano.

Mobilizados, os ferroviários declararam greve no dia 27 de agosto, paralisando todos os serviços da estação. As assembleias da U.F.G. entram em sessão permanente, junto com os demais núcleos ferroviários do Estado que enviavam os seus pareceres por telegramas.

O Bairro Ferroviário e as proximidades da Rua 20 de setembro, endereço do Círculo Operário Ferroviário, foram transformados em um espaço de concentração de trabalhadores dos sindicatos dos bancários, dos sapateiros, da alimentação, dos fósforos e da construção civil e de voluntários para, a qualquer momento, partirem da estação férrea, como lembra o ferroviário e voluntário Américo Viana de Abreu *“em 1961, na Legalidade, quando o Brizola era governador parou o golpe e mobilizou o Rio Grande. Eu mesmo acompanhei o trem de voluntários até Marcelino Ramos, dando assistência mecânica à composição”*¹⁸³. E, ainda, conforme Orloff dos Santos *“Nós tivemos grupos de doador de sangue para entrar na briga mesmo”*¹⁸⁴.

Fotografia n. 3

¹⁸³ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

¹⁸⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.



Circulo Operário Ferroviário de Cruz Alta. Neste local, eram realizadas as assembléias da União dos Ferroviários Gaúchos. Também foi um espaço de recreação e de cursos profissionalizantes, como corte e costura e aulas de datilografia, para a família ferroviária e a comunidade cruz-altense. (Foto do autor).

Mesmo em greve, alguns trabalhadores da tração organizaram a manutenção de locomotivas e vagões para transportar tropas do Exército, já reunidos na gare da estação. O objetivo era deslocar as tropas das unidades militares de Cruz Alta, Ijuí e Passo Fundo até a cidade de Vacaria, enquanto que a unidade 17 Regimento de Infantaria partiria em comboio com destino semelhante, sob aplausos e despedidas da população.¹⁸⁵

É importante ressaltar que o apoio dos ferroviários à Legalidade e ao Governador Leonel Brizola não significa uma relação permeada de submissão ao governo estadual ao contrário, é um período de aproximações e de embates, como analisou João Marcelo dos Santos no Movimento Operário Porto-Alegrense. Deste modo, conforme a crise financeira aumentava e, em contrapartida, com o pouco interesse de Brizola em aplicar medidas políticas para amenizar esses efeitos, as críticas, anteriormente enfocadas ao empresariado e ao governo federal, passam a ser direcionadas ao governador petebista, ficando ameaçada,

¹⁸⁵ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 03 de setembro de 1961.p. 1.

por inúmeros momentos, a sua relação com os trabalhadores porto-alegrenses¹⁸⁶. Durante a sua Administração, foi concluído o processo de federalização da ferrovia gaúcha, gerando a deflagração de vários movimentos grevistas e confrontos com a Brigada Militar ao longo dos anos de 1959 e de 1960, além de agudos prejuízos econômicos.

Neste contexto político, força-se o governo estadual a abrir canais de negociação com os trabalhadores para a discussão da permanência de seus direitos já conquistados nessa transição e que foram, mais tarde, honrados pelo governo federal. Desta maneira, estamos distantes de um convívio ameno entre o governo estadual e os ferroviários.

Com a posse de João Goulart na Presidência da República, sob o regime parlamentarista, as mobilizações em torno da Legalidade chegam ao fim. Jango acaba aceitando sem dar ouvidos à população mobilizada e ao governador Leonel Brizola uma solução política articulada e votada em 24 horas¹⁸⁷.

Em Cruz Alta, os militares retornam às suas unidades; bancos e escolas reabriram; os comitês de resistência, montados na Prefeitura Municipal e em diversos pontos da cidade foram desfeitos; os automóveis requeridos são devolvidos e os trabalhadores retornam ao seu cotidiano de trabalho - um ar de derrota toma conta das forças mobilizadas. A submissão de Jango aos ministros militares e aos políticos conspiradores causa a indignação da população que se envolvera com o Movimento, segundo comenta Américo V. de Abreu *“nós paramos o Brasil! Cessamos o golpe, mas daí (...) o comando queria a adesão de Jango, a reação de Jango”*¹⁸⁸.

Apesar da postura do Vice-Presidente em aceitar o sistema parlamentarista como a única condição de assumir o cargo a que tinha direito, os trabalhadores ferroviários de Cruz Alta só retornaram ao trabalho após a garantia da posse de

¹⁸⁶ SANTOS, 2002, op. cit., p. 20.

¹⁸⁷ FERREIRA, 1997, op. cit., p. 23.

¹⁸⁸ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

Jango, seguindo as determinações da Comissão Intersindical constituída por ferroviários, portuários e estivadores de todo o País¹⁸⁹.

Ainda que frustrados com a posição de Jango, que acabou gerando um clima de derrota, pois o objetivo do Movimento da Legalidade não fora totalmente alcançado, os trabalhadores ferroviários, a exemplo das demais categorias trabalhistas, estreitaram as suas relações com o Presidente João Goulart. Esse, por sua vez, com um estilo político conciliatório, formou canais de negociação com várias categorias trabalhistas, pondo em prática a experiência adquirida desde os tempos do Ministério do Trabalho, na década de 50. Desta maneira, os trabalhadores passaram a apoiar os projetos políticos defendidos pelo governo, como novas medidas estruturais para o País, as chamadas Reformas de Base.

Entretanto, não se trata de uma relação de convívio permeada de concordâncias ou de submissões, mas sim são momentos de inter-relações entre o Estado e os trabalhadores. Havia o apoio explícito dos trabalhadores quando as políticas governamentais satisfaziam as suas necessidades. Utilizavam esses os movimentos grevistas, ora para demonstrar apoio ao governo, ora como instrumento de limite desse apoio, principalmente quando estavam em pauta questões de perdas salariais devido à inflação, com reflexos alarmantes em seu modo de vida.

Diante disso, os trabalhadores ferroviários de Cruz Alta expressam a sua posição de apoio às reformas propostas pelo Estado brasileiro. Tanto que no mês de julho de 1962, os ferroviários cruzam os braços por 24 horas em solidariedade a Jango diante da dificuldade que esse possui em formar um ministério nacionalista; enviou-se um telegrama de apoio e, ao mesmo tempo, cobraram-se as reformas estruturais no País

A entidade de classe vem à presença de Vossa Excelência, com todo o respeito, fazer um apelo no sentido de que, no momento em que se vai renovar o Conselho de Ministros que representará o governo, seja escolhido para chefia-lo um verdadeiro patriota, um nacionalista que

¹⁸⁹ FERREIRA, 1997, op. cit., p.24.

realize uma política progressista e que encaminhe a solução pacífica dos problemas que angustiam o povo brasileiro. A oportunidade é ímpar para que sejam equacionadas e efetivadas as Reformas de Base que todos preconizam, mas que até agora ficaram no terreno das palavras, sem que nada de concreto se tenha feito, como, por exemplo, a reforma agrária radical e a lei dos lucros das empresas estrangeiras, que continuam perdidas nos desvãos do Congresso Nacional, por forças reacionárias e entreguistas. Confiamos a V. Exa. que sempre se revelou amigo dos trabalhadores e do povo em geral DÊ UM PASSO À FRENTE confiante no apoio que receberá de todas as camadas populares deste país.¹⁹⁰

Demonstração de apoio e ao mesmo tempo de força, o telegrama endereçado ao Presidente João Goulart expõe os desejos de uma categoria que sofre os efeitos de uma crise sócioeconômica sem precedentes. A exigência da reforma agrária e do controle das remessas de lucro são apontados pelos ferroviários como fundamentais para cessar a difícil fase que a sociedade enfrenta; diante disso, segundo o depoimento de Américo V. de Abreu, “(...) *desfraldamos a bandeira das Reformas de Base, que era, a reforma agrária, reforma bancária, reforma urbana e o controle das remessas de lucros para o exterior. A prioridade era a reforma agrária*”¹⁹¹.

Tal posição sofrera oposições de algumas frentes políticas da entidade ferroviária e de forças externas vinculadas aos círculos conservadores, como grandes agricultores, políticos, empresários e jornalistas.

Sendo assim, o VI Congresso dos Trabalhadores Gaúchos, realizado na cidade de Pelotas, nos dias 07, 08 e 09 de julho, foi um encontro propício para a discussão dessas reivindicações, além da exigência de aprovação, pelo Congresso Nacional, da lei que regulamenta o direito de greve.

Em meio a essa efervescência política, com vários segmentos da sociedade discutindo projetos para o País, a U.F.G., ao seguir os seus estatutos, inicia o processo eleitoral das novas diretorias de seus núcleos para o mandato de dois

¹⁹⁰ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 06 de julho de 1962. p.9.

¹⁹¹ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

anos (1963 a 1965). Simultaneamente às eleições da entidade, ocorrem as eleições municipais para a escolha de prefeitos e de vereadores.

No núcleo da U.F.G. de Cruz Alta, o então presidente por dois mandatos seguidos, Gabriel Medeiros, vence as prévias do PTB e candidata-se à Câmara Municipal, acompanhado por mais dois trabalhadores ferroviários, Lino Zanchi, também do Partido Trabalhista, e Osvil Colombelli, pela coligação PL-MTR. Mesmo não compondo oficialmente as chapas, a presença de ambos os candidatos será constante, ora para manifestar apoio aos candidatos à diretoria do núcleo, ora para arregimentar eleitores para as suas campanhas ao Legislativo.

Com a decisão de Gabriel Medeiros de não concorrer à reeleição da entidade, abre-se na U.F.G. uma intensa disputa pela mesa diretora. Duas chapas representam as diferentes frentes políticas atuantes na entidade. A chapa oficial, representante da atual diretoria, tinha como candidato à presidência, o fornecedor de combustível Guilherme Dias; o vice-presidente, o mecânico Orloff dos Santos; o secretário, o mecânico Américo Viana de Abreu; o conselho fiscal efetivo, o torneiro de rodas Osvaldo Medeiros; o orador João Batista Medeiros, telegrafista. A chapa adversária apresentou como candidato à presidência o telegrafista Edu Dutra; o vice-presidente, o guarda-freios Valdomiro do Amaral; o secretário, o reparador de linha, Noely Gomes da Silva; o conselheiro fiscal, o manual Rosalino Armando Fava e o chefe de escritório Osvil Colombelli.

Nas chapas acima, é possível encontrar nomes conhecidos na atuação sindical ferroviária, possivelmente fruto de articulações estabelecidas com os jovens militantes. Além disso, houve a participação das subcategorias que no passado tinham pouco espaço nas assembléias, ocorrendo, aqui, uma inter-relação entre os trabalhadores do pátio e do escritório; neste sentido, tal eleição foi emblemática para denunciar, mesmo diante de intensos embates, a construção permanente de uma via alternativa no movimento ferroviário.

Se existe a possibilidade de se constatar a diversidade das subcategorias envolvidas no processo eleitoral da U.F.G., o mesmo não se pode dizer das linhas

políticas que compõem essa disputa. Insistimos que tentar apontar, de forma exata, a composição político-ideológica de todas as frentes, ou seja, trabalhistas, libertadores e comunistas, significa partir de uma premissa que engessa as relações desses ferroviários, pois a composição das chapas possui militantes de vários partidos, o que se deve, possivelmente, às afinidades construídas no cotidiano de trabalho, não necessariamente seguindo o alinhamento partidário.

Com a confirmação do pleito, candidatos e militantes das principais agremiações políticas do Município, como PTB, PCB, PSD, PL e MTR, interessados no voto dos trabalhadores da ferrovia, bastante expressivos, passam a freqüentar as assembléias da U.F.G. e a declarar o seu apoio a uma das chapas. Vale dizer que os militantes ferroviários não dispensavam a aproximação de alguns partidos e candidatos, como veremos mais adiante.

Durante o mês de setembro, período de escolha da nova diretoria e do acirramento do pleito municipal, vários comícios foram realizados no Bairro Ferroviário. Considerado como um reduto do Trabalhismo, os candidatos do PTB exploraram ao máximo esse espaço na busca de votos; em contrapartida, os militantes fizeram o mesmo, adotando a seguinte via política como estratégia, conforme descreve Américo V. de Abreu

(...) nós militávamos no PTB(...), o veículo, a forma de ter um palanque de nós termos uma tribuna era lá dentro do Partido Trabalhista, veículo legalmente constituído. Jamais o Partido Comunista nos daria a tarefa de ingressar na UDN, no PL.¹⁹²

As palavras acima não se limitam apenas às eleições municipais de 1963. Essa forma de ação possibilitou um relativo trânsito de muitos militantes ferroviários nos círculos políticos fora da política ferroviária. A vitória dos ferroviários Acelino Flores e Brasil Siqueira Borges promoveu a abertura, em permanente construção, de canais de negociação com os políticos locais e com os representantes dos demais setores da cidade.

¹⁹² Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

Desse modo, deslocando-se nesses canais e insatisfeitos com os militantes citados, os comunistas passaram a integrar as fileiras do PTB, como uma possível via de atuação política, ao eleger os representantes na Câmara de Vereadores como Felintro Falconi, em 1959, e Gabriel Medeiros, em 1963; além disso, ocorreu um freqüente diálogo com os três últimos prefeitos do Município, antes do Golpe Militar. Tal estratégia de ação desde 1947 tinha sido adotada pelos comunistas, pois, com a ilegalidade do PCB, o PTB absorveu vários quadros do Partido clandestino.¹⁹³

Ainda que os partidos e os trabalhadores formassem uma articulação, é razoável considerar que, durante os momentos de luta, muitos militantes rejeitavam as determinações dessas agremiações, questionando-os constantemente. Contudo, não descartavam o apoio desses partidos para auxiliarem na sua campanha, como o candidato a vice-presidente da diretoria do núcleo, na época, Orloff dos Santos coloca *“eles [os militantes do Partido Comunista] fizeram campanha, iam nas turmas, buscavam e traziam o pessoal ir votar. Na vila, o militante saia a pé, procurando ferroviários para votar.”*¹⁹⁴

Sendo assim, o apoio desses partidos não resultava na imposição de suas idéias na ação do militante, pois não foram raros os momentos de ruptura entre ambos. Em muitas ocasiões, as diretrizes partidárias eram rejeitadas por estarem distantes do cotidiano ferroviário e dos pactos que eventualmente eram formados entre os trabalhadores nesse aspecto que pode ser reconhecido na diversidade partidária existente nas duas chapas em disputa.

Após uma agitada campanha com as turmas e muitas viagens às pequenas estações para buscar votos dos trabalhadores da via permanente, as eleições ocorrem no dia 20 de setembro. Nas principais ruas do Bairro Ferroviário, políticos, representantes do núcleo de Santa Maria e demais sindicalistas de Cruz Alta acompanham a eleição, cientes da importância estratégica desse pleito no

¹⁹³ BODEA, 1992, op. cit., p. 60.

¹⁹⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

cenário trabalhista não apenas no meio ferroviário como também nas demais categorias.

Sem o registro de grandes tumultos, às 17h min encerra-se a votação com a apuração imediata. Conforme o aviso da diretoria, após a apuração e conhecidos os vencedores, a posse da nova diretoria seria no mesmo dia. Assim, com a diferença de apenas um voto, a Chapa n 2, de Edu Dutra, vence as eleições da entidade¹⁹⁵.

Ao contrário de Acelino F. dos Santos, uma espécie de conselheiro político, e Osvil Colombelli, integrante da diretoria, o presidente Edu Dutra tentou, em meio a conflitos com seus companheiros, prosseguir o trabalho de Gabriel Medeiros que era trazer para as assembléias as demandas de muitas subcategorias, pois seria, a essa altura, muito arriscado tentar distanciá-los da participação política.

Da mesma forma, buscou estreitar as aproximações com o grupo político derrotado nas últimas eleições, como observa Orloff dos Santos

estava eu e o Osvaldo Medeiros sentados e quando eu vejo vem vindo toda a diretoria que tinha ganhado a eleição (...) aí chegaram nos cumprimentaram e diz assim o Edu: 'eu vim aqui porque para nós não houve vencedores, nós viemos pedir a colaboração de vocês'. Aí eu disse para o Edu que estávamos prontos para ajudar quando for para lutar pelos nossos direitos, mas o dia que for contrário aos interesses da nossa classe vocês terão nós pela frente, nós vamos atacar mesmo¹⁹⁶.

Ainda que com a promessa de apoio, e a ameaça de resistências, caso agredisse os interesses dos ferroviários, Edu Dutra acabou desagradou parte significativa dos trabalhadores ferroviários e perdeu seu cargo no núcleo. Possivelmente, o seu afastamento da presidência esteja relacionado à difícil relação com algumas subcategorias e também a perda do apoio de parte de sua diretoria, como manifestou o antigo integrante da mesa diretora, Noely Gomes da

¹⁹⁵ Conforme os dados publicados na imprensa local, 242 trabalhadores ferroviários compareceram às urnas, a saber, com 121 votos, a chapa de Edu Dutra, e 120 votos, a chapa oficial, encabeçada por Guilherme Dias e 1 voto em branco. Ver: Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 27 de setembro de 1963.

¹⁹⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

Silva, “o Edu foi o nosso presidente. Ele era muito peitudo, muito garganta, falava muito e não escutava”¹⁹⁷.

Valdomiro do Amaral, vice-presidente, e, conforme os estatutos, o sucessor, acabou renunciando, possivelmente diante das oposições da própria diretoria e dos demais trabalhadores da ferrovia, sendo que, em pouco tempo, os demais membros seguiram o mesmo caminho.

Dessa forma, supõe-se que a queda de Edu Dutra da presidência da U.F.G., núcleo Cruz Alta, deu-se em razão de uma atuação política distante dos locais de trabalho e das subcategorias, e pela ferrenha oposição de seus companheiros de diretoria, tornando-se difícil o exercício de seu mandato. Confirma-se tal argumento pelo telegrama da entidade, enviado ao periódico local “*pela presente temos a satisfação de comunicar que, por ato da direção central de Santa Maria, foi feito(sic) reestruturação em nossa diretoria.*”¹⁹⁸

É possível que, diante desse sério quadro, com a renúncia do presidente e de sua mesa da diretoria, tenha ocorrido a intervenção da direção central de Santa Maria, visando retomar o trabalho de aproximação e de participação das subcategorias na atividade sindical, paralisado com o Edu Dutra; e por outro lado, foi a oportunidade de empossar por via legal a chapa derrotada na última eleição, com estreitas relações com o núcleo ferroviário santa-mariense¹⁹⁹. São ligações constituídas em períodos anteriores, como ressalta Orloff dos Santos, “*cansamos de jantar com a diretoria estadual, na casa do Osvaldo Medeiros, o Onofre Ilha Dorneles, Argemiro Rosa e Baltazar Mello, era a turma da cúpula da classe ferroviária em Santa Maria*”²⁰⁰.

Embora não ocorrendo totalmente nas condições legais lavrados em estatuto, como a convocação de uma nova assembléia por parte do presidente

¹⁹⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

¹⁹⁸ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 26 de janeiro de 1964.p. 10.

¹⁹⁹ Conforme o artigo 38 do estatuto da entidade, “se ocorrer a renúncia coletiva da diretoria e do conselho fiscal e, se não houver suplente, o presidente, ainda que resignatário, convocará a Assembléia Geral a fim de que esta constitua uma Junta Governativa Provisória, dando ciência à autoridade competente.” Ver: Estatuto da União dos Ferroviários Gaúchos, p. 17.

²⁰⁰ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

que renunciou seu cargo, em um prazo de 90 dias²⁰¹, deveria ocorrer nova eleição para a diretoria. Em aproximadamente uma semana após a renúncia coletiva da antiga chapa, Orloff dos Santos entra novamente em disputa pela presidência e, com o apoio dos membros que o derrotaram na última eleição e da direção central de Santa Maria, vence e é empossado em 3 de fevereiro de 1964, como relata o próprio militante

(...)eu vou caminhando pelo calçadão, ali no fórum antigo, e encontro aquele grupo de ferroviários indo para minha casa (...) querendo saber se eu aceitava assumir a presidência da União dos Ferroviários Gaúchos. Eu aceitei, vou aceitar, mas estava saindo de férias. (...) recebi um telegrama (...) e assim substituí um presidente por uma assembléia geral. (...) e quando estourou a revolução, estourou na minha mão²⁰².

Fruto da articulação entre os ferroviários de Cruz Alta e da sede central de Santa Maria, a candidatura de Orloff dos Santos, juntamente com Ricardo Rodrigues Teixeira e Américo V. de Abreu, amenizou, pelo menos momentaneamente, os ânimos na entidade, seja das subcategorias, inquietas na busca da diminuição das diferenças salariais e condições de trabalho, seja da direção de Santa Maria que considerava fundamental uma articulação regular com o núcleo de Cruz Alta, devido à importância e ao número de trabalhadores ferroviários.

Na próxima seção, têm-se que, em meio aos tensos relacionamentos na política ferroviária, as festividades são um instrumento de consolidação de alianças entre os próprios ferroviários e forças políticas exteriores, sindicatos e políticos bem como o trânsito da mulher ferroviária nesse espaço de discussão política.

²⁰¹ Estatuto da União dos Ferroviários Gaúchos, p. 17.

²⁰² Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

3.2 As festividades como estratégias de aproximação com a sociedade e com os trabalhadores.

Se bem que a União dos Ferroviários Gaúchos (núcleo Cruz Alta) não se caracterizasse como uma entidade voltada para a recreação de trabalhadores e de seus familiares, ela passou a desenvolver, em conjunto com a Sociedade Recreativa Ferroviária e o Grêmio Rio-Grandense Futebol Clube, inúmeras festividades com vistas a aproximar a sociedade cruz-altense ao ambiente ferroviário, a fim de se conhecer as suas reivindicações, bem como os ferroviários, as necessidades dos demais grupos sociais do Município.

Fotografia n. 4



Estádio do Grêmio Rio-Grandense Futebol Clube, “Alcides Brasil Siqueira Borges”. (Foto do autor).

Festividades como bailes de Carnaval, festas juninas e demais promoções, além de freqüentadas pela família ferroviária cruz-altense, passaram a contar com a presença da população em geral. Constituem-se, não apenas como um espaço de diversão, dança e cantos mas também simultaneamente como um modo de

aprofundar novas relações e estabelecer contatos. Veja-se, a seguir, a promoção realizada pelo Rio-Grandense Futebol Clube

O povo cruz-altense terá oportunidade, de, durante todo o dia de domingo, passar horas agradáveis, divertindo-se a valer comparecendo ao Bairro Ferroviário, onde, sob os auspícios do Departamento Social do Grêmio Rio-Grandense, serão desdobradas as mais variadas festividades de cunho popular. Animada com músicas alegres, as festas começarão pela manhã, devendo prosseguir durante todo o dia. (...) Ao meio-dia será servido excelente churrasco, as encomendas devem ser feitas com antecedência, inclusive com as senhoritas incumbidas dos doces.²⁰³

Na parte da tarde, simultaneamente à escolha da rainha da festa e às demais atividades, eram realizadas partidas preliminares entre as equipes de futebol dos bairros da cidade e dos trabalhadores ferroviários das subcategorias, encerrando com a apresentação do Grêmio Rio-Grandense, neste caso, em confronto com a equipe Ijuicense do São Luís.

Além dessas atividades, reunindo trabalhadores ferroviários de diferentes funções e a sociedade local, celebrações como o Dia do Trabalho e do Ferroviário, comemorado em 31 de outubro, também eram festividades que ampliavam as relações, como o convite à comunidade cruz-altense:

No próximo dia 31 de outubro transcorrerá o Dia do Ferroviário. Para comemorar esta data está em organização um programa de festividades e terá como local o Estádio Siqueira Borges. (...) Além de um succulento churrasco à gaúcha na parte da manhã, será realizado um torneio de futebol com a participação dos servidores ferroviários de transporte, mecânica e via permanente.²⁰⁴

Não limitadas apenas entre os trabalhadores, essas solenidades contavam com a presença de autoridades políticas locais, empresários do comércio e agricultores, profissionais da imprensa escrita e falada e líderes sindicais.

²⁰³ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 21 de maio de 1959, p. 10.

²⁰⁴ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 25 de outubro de 1962, p. 8

Semelhante acontecimento é examinado por Cláudio Batalha durante as festividades de algumas associações de trabalhadores na cidade do Rio de Janeiro. Destaca-se não apenas a aproximação da instituição operária com os segmentos da sociedade ali representados mas também o prestígio das categorias e conseqüentemente de seus militantes.²⁰⁵

O Dia do Ferroviário era intensamente comemorado por trabalhadores ferroviários e por seus familiares, como lembra, com saudade, o ferroviário Noely Gomes da Silva

Dia do Ferroviário, eu freqüentava. Carneávamos vaca, levava a esposa e os filhos, ficávamos o dia inteiro comendo e jogando futebol. Então aí tinha um torneio muito bonito entre as categorias, o pessoal do depósito, da via permanente, do tráfego, e então, nós fazíamos um torneio aqui e depois íamos jogar lá em Porto Alegre²⁰⁶.

Possivelmente, era um momento de solidariedade e de comunicação entre as deferentes categorias presentes no complexo ferroviário cruz-altense, pois ainda, conforme Noely, *“até os engenheiros participavam”*²⁰⁷; estreitavam-se também os laços com as funções administrativas, como ressalta Américo Viana de Abreu, *“eu freqüentei, eu não era muito amante de festas, mas assim, eu ia para fazer alguma presença, para entrar em contato com a classe”*²⁰⁸.

Políticos, como os vereadores Lino Zanchi e José Westphalen Corrêa²⁰⁹, também participavam das festividades do Dia do Ferroviário: ora estavam presentes nos discursos antes do início das competições, ora fazendo doações de troféus, medalhas ou, como lembra Noely Gomes da Silva, *“o político participava,*

²⁰⁵ BATALHA, Cláudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da primeira república. In: SILVA, Fernando Teixeira da Silva e FORTE, Alexandre. **Culturas de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. p. 104.

²⁰⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

²⁰⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

²⁰⁸ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

²⁰⁹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 25 de outubro de 1963, p.2

*ele doava caixas de cerveja e garrafas de cachaça para nós*²¹⁰, além de empresários da rede de supermercados e da construção civil²¹¹.

O *Clube dos Ferrinhos*, como era chamado pelos seus torcedores, atuava tanto em campeonatos da cidade como em nível estadual, com disputados confrontos, no campo e nas arquibancadas, com os clubes da capital, Grêmio Football Porto-alegrense e Renner. Ele reunia inúmeros torcedores em seus jogos nos finais de semana, aspecto fundamental para os militantes divulgarem as suas idéias para os trabalhadores e para as demais pessoas da comunidade local. Havia, ainda, uma festa popular, organizada pelas direções do Clube Rio-Grandense e do núcleo da U.F.G., com shows de música gaúcha, concursos de trova, leilões e a escolha da Rainha do Bairro Ferroviário e da festa²¹².

Nessas atividades, observamos a presença da mulher ferroviária, pois a sua participação não se restringia em acompanhar o marido nas festividades, mas sim na própria organização do evento. Havia, até mesmo, no Grêmio Rio-Grandense um departamento feminino, responsável pela organização das festividades constantemente realizadas pelo clube²¹³, a saber, nos preparativos para a escolha da Rainha do Carnaval da entidade, na decoração da festa junina e religiosa, e de uma peça teatral. É importante destacar que esses espaços de sociabilidade, dos círculos de amizade e do convívio com a família integravam um grande grupo de pessoas relacionados ao universo da ferrovia²¹⁴.

Entretanto, a mulher ferroviária não estava limitada apenas ao espaço das festividades e recreações da categoria, sua presença é percebida na atuação política também. Conforme Michelle Perrot²¹⁵, a mulher operária da França do

²¹⁰ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

²¹¹ Supermercado Irmãos Teixeira, Casa Verde e Madeireira Di Bernardi. Ver: Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 27 de outubro de 1962.

²¹² Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 22 de maio de 1959, p. 3.

²¹³ Destacamos Marli Batistella, como a responsável pelo Departamento Feminino do Grêmio Rio-Grandense de Futebol.

²¹⁴ Situação análoga é examinada por: SCHMITT, Jaqueline Zarbato. As memórias do tempo livre de trabalhadores e trabalhadoras em Florianópolis. Esboços: Revista do Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, n. 8, v.8, 2000.

²¹⁵ PERROT, Michelle. **As mulheres ou os silêncios da História**. Bauru: EDUSC, 2005. p. 280.

século XIX também extrapolou os limites do espaço doméstico, transitando por cafés e participando de comícios políticos, sendo assim, o militante Américo Viana de Abreu relata em que circunstâncias conheceu a sua esposa, Armi Leotilde de Abreu,

Era um comício de encerramento da campanha para Prefeitura Municipal. Então saímos a pé do C.O.F., até o bar do Alfredo Rosa, local dos comícios do PTB. Praticamente foi toda a Vila Ferroviária, havia uma fila de homens e uma fila de mulheres, e aí, acabei me aproximando, nesse comício da minha esposa (...) que era filha e sobrinha de ferroviários e tinha o conhecimento da necessidade de lutar.²¹⁶

O comício de encerramento citado acima, foi do trabalhista Aduino Amorim dos Santos durante a campanha para a prefeitura municipal no ano de 1959, sagrando-se vencedor. Oriunda de uma família de trabalhadores ferroviários e convivendo com as dificuldades econômicas e sociais Armi Leotilde de Abreu, é um exemplo de que a mulher ferroviária extrapolava os limites dos afazeres domésticos ou das atividades recreativas, participando com as demais mulheres e os demais trabalhadores ferroviários das articulações políticas da categoria.

Na próxima seção analisaremos o fim da articulação sindical na U.F.G. com a ação das forças golpistas sobre o universo ferroviário, iniciando com o processo de intervenção na Administração da empresa e na Cooperativa dos Empregados da ferrovia, transferências de trabalhadores para estações menores e a substituição dos chefes nas repartições da empresa, e por fim, com a demissão dos ferroviários militantes do serviço ferroviário. Estes últimos, por sua vez, como sujeitos *subversivos* enfrentando inúmeras dificuldades de sobrevivência.

²¹⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

3.3 Perseguições e expurgos na ferrovia e a construção do inimigo público

Com a consolidação do golpe civil-militar e o definitivo afastamento de alguns dos principais políticos defensores do projeto nacional-estatista, caem por terra os focos de resistência em vários pontos do País. Diferentemente da Legalidade em 1961, com os setores de esquerda coesos na defesa da Constituição que corria sério risco de agressão, o movimento civil-militar, com propósito semelhante, não sofrerá grandes contestações.

Entre setembro de 1961 a março de 1964, podem-se observar, no País, momentos de expressivas manifestações de organizações estudantis, de trabalhadores urbanos e rurais, de setores da Igreja, de políticos e de artistas, exigindo do Estado as vias de solução para a profunda crise socioeconômica que assolava a sociedade.

Com o fracasso dos planos econômicos desde o início dos anos 50 e do Plano Trienal em 1963, a crise nacional ganha contornos alarmantes. Diante desses resultados, setores da população, usando o espaço já conquistado em conjunturas anteriores, passam a participar das questões nacionais não como instrumentos de manipulação do Estado mas como atores, estabelecendo momentos de inter-relações e de rompimentos conforme se insiste nesta dissertação.

Com as Reformas de Base (agrária, bancária, eleitoral e fiscal), proposta por João Goulart, com grande aceitação pelos movimentos sociais, pois satisfazia as suas demandas, as tensões aumentaram. O projeto, além de reduzir as desigualdades sociais, provocava mudanças desagradáveis às classes dirigentes.²¹⁷ A intenção desse polêmico Plano era possibilitar a formação do

²¹⁷ BARROS, Edgard Luiz de. **O Brasil de 1945 a 1964**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 60.

desenvolvimento do capitalismo nacional mais acelerado, passando, obrigatoriamente, pela distribuição de renda.²¹⁸

Nesse sentido, as forças de esquerda passam a defender as reformas como uma possibilidade de promover maior amplitude democrática e, com isso, uma participação mais efetiva das discussões de interesse nacional. Entidades de classe, agora, discutem incessantemente sobre a lei de remessa de lucro, a destinação de terras nas margens de rodovias e ferrovias para a reforma agrária, a abertura de crédito bancário para a população de baixa renda, ou seja, os tradicionais limites de discussão política estavam se rompendo.

Opositores das Reformas de Base e assustados com o crescimento dos movimentos sociais, as elites reunidas (nos setores empresariais, na Igreja Católica e nas Forças Armadas), articulam-se através do Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) e do Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais (IPES), formas de ação política a fim de fazer frente às esquerdas, através

(...) de financiamento de importantes jornais da "grande imprensa" e revistas que se alinhavam na luta anticomunista e anti-Goulart; na edição de livros, jornais, revistas e panfletos, com ou sem chancela do IPES; realização de ciclo de conferência e estudos, seminários e fóruns de debate; patrocínios de programas de rádio e de TV (...) financiamento de centro de pesquisa.²¹⁹

Articulava-se por essa via, dentre tantas, a coesão necessária para se desestruturar as forças de esquerda e o regime democrático. É preciso lembrar que os interesses estrangeiros se manifestam, fornecendo recursos aos grupos conservadores, desde materiais para a propaganda anticomunista até artefatos bélicos.

Neste sentido, em abril de 1964, consolida-se o projeto conservador em detrimento do progressista. As reações esperadas, como em conjuntura

²¹⁸ TOLEDO, Caio de Navarro. 1964: o golpe contra as reformas e a democracia. **Revista brasileira de História**, São Paulo, n. 47, v.24, p. 4, 2004.

²¹⁹ Id., 1997, op. cit., p. 85 – 86.

anteriores, não se realizaram, pois “(...)as forças populares não estavam mobilizadas à altura para repelirem o golpe, finalmente, triunfante.”²²⁰

Em Cruz Alta, a resistência ao Golpe novamente se concentrava na Prefeitura Municipal, com sindicalistas, políticos e demais apoiadores reunidos para manter a ordem constitucional no País. Contudo, a exemplo de outras cidades brasileiras, com o desfecho do Golpe, o foco de resistência na prefeitura se desfez e as centenas de pessoas concentradas em frente ao prédio retornaram para as suas casas.

Após uma breve *visita* a portas fechadas, do Coronel João Alvarenga Mayor, comandante da Unidade Militar da Artilharia Divisionária 6, o então prefeito Alberto Plentz, políticos e sindicalistas, sob a garantia de um retorno seguro às suas residências, encerraram a tentativa, isolada, de resistir ao Golpe de Estado. O isolamento do movimento e a sua desintegração devem-se provavelmente à postura que os movimentos sociais e políticos tomaram em relação às Reformas de Base, principalmente a reforma agrária.

Se as forças progressistas desfizeram as suas frentes, os círculos conservadores permaneceram concentrados. Os ruralistas, filiados ao Movimento dos Homens Livres do Brasil, permaneceram em prontidão no Parque de Exposições, distante a alguns quilômetros do centro do Município. As unidades militares, 6º Regimento de Artilharia Montada e 17º Regimento de Infantaria, prosseguiram as guarnições de áreas estratégicas do Município, como a estação ferroviária e a central de saneamento²²¹.

Enquanto isso, segmentos da sociedade, ativos politicamente na conjuntura anterior, com a vitória dos grupos golpistas, alteram radicalmente a sua postura - qualquer forma de manifestação é condição mínima para cair nas malhas da repressão dos militares.

²²⁰ GANDRA, 1999, op. cit., p. 79.

²²¹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 02 de abril de 1964, p. 2.

Os ferroviários, após cinco dias de greve, retornam ao trabalho, como confirma o ferroviário Almênio Câmara, “*os militares entraram no poder e nós realizamos nosso trabalho diuturnamente*”²²²; no entanto, era inevitável o clima de tensão na ferrovia. Cientes da intervenção militar na empresa e das mudanças que iriam desencadear, principalmente, em uma nova postura nas relações entre Administração e trabalhadores, os militantes aguardavam as intimações para depor, já em curso com militantes de outros sindicatos e com políticos.

Com a vitória dos golpistas, a Rede Ferroviária Federal, como outras estatais, sofre a intervenção militar, com a nomeação do Coronel Oriovaldo Lima, como novo administrador. Seu objetivo era:

(...) expurgar da rede elementos comprometidos por irregularidades funcionais, delito contra a probidade e o regime democrático (...) que promoveram agitações e quebraram a hierarquia, a moralidade ou perturbaram a paz social²²³.

Com a intervenção militar já concretizada, a nova Administração trata de abrir inquéritos para apurar o envolvimento de funcionários em ações políticas. Por serem funcionários públicos, havia a necessidade de se seguir alguns trâmites legais, conforme o estatuto da categoria. Aliás, estabilidade essa muito explorada pelos ferroviários no período democrático, pois, cientes de sua condição e de todos os meandros burocráticos que era necessário percorrer para abrir um processo de demissão, os trabalhadores ferroviários realizaram inúmeros movimentos grevistas, possivelmente de forma distinta dos setores privados, que podiam demitir os seus funcionários sem seguir grandes rigores administrativos.

Todavia, no pós-golpe militar, essa vantagem se modifica radicalmente. Sob o argumento de subversão, inúmeros funcionários públicos, após responder a inquéritos, são demitidos sem qualquer indenização.

²²² Entrevista ao autor desta dissertação em 07 de abril de 2006.

²²³ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 06 de maio de 1964, p. 1.

Com o Ato Institucional n 1, (AI-1), foram criadas as condições para os militares desencadearem uma intensa perseguição aos suspeitos de atitudes subversivas dentro das repartições públicas dos níveis municipal, estadual e federal, submetendo-os aos Inquéritos Policiais Militares (IPMs).

Desta forma, houve transformações expressivas no cotidiano de trabalho na ferrovia, justificando-se a forte carga emocional presente na memória desses trabalhadores quando abordados os acontecimentos na ferrovia no pós-golpe militar.²²⁴, a saber, os fatos ocorridos como a abertura de inquérito administrativo, civil e militar, a perda do emprego, a dificuldade de retornar ao mercado de trabalho; além disso, aqueles que permaneceram sofreram as constantes perseguições da Administração da ferrovia.

Apesar do aparato repressivo contra os trabalhadores ferroviários, muitos militantes, como Orloff dos Santos, procuravam seguir normalmente seu cotidiano de trabalho, mesmo desconfiados de possíveis perseguições

Eu estava com a mochila pronta dentro de um armário do serviço, não tinha dito nada em casa para não preocupar o pessoal, como também não disse que eu estava respondendo inquérito e estava sujeito a ficar preso a qualquer momento. Eu dizia pra minha finada mulher que eu ia viajar e não sabia quando retornaria²²⁵.

Entretanto não demorou muito para darem início às primeiras intimações, apesar de, segundo Orloff dos Santos, *“ficamos na nossa, atrás do toco, mas não escapamos, pois depois fomos chamados um por um.”*²²⁶ A partir do dia 07 de abril de 1964, os trabalhadores ferroviários sob suspeição encaminham-se para a delegacia de polícia e o quartel do Exército da Artilharia Divisionária 6.

Intimidados a prestar esclarecimentos, sem os motivos expostos pelos militares, os militantes, cientes do seu envolvimento na luta pela categoria e na política local em tempos anteriores, desconfiavam da possibilidade de ficarem

²²⁴ IZQUIERDO, Iván. **Questões sobre memória**. São Leopoldo: Editora UNISINOS, 2004. p. 36.

²²⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

²²⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

detidos e alertavam os seus familiares, como narra Américo V. de Abreu, *“desci para casa em choque! Todo mundo apavorado, minha mulher era nova ainda, tinha a mãe, o irmão, todos assustados.”*²²⁷ Depois de comunicar a seus familiares, Américo V. de Abreu apresentou-se ao quartel da AD/6

(...) me prensaram numa mesa (...) estava cheio de milico de baioneta e sempre um nas minhas costas volta e meio encostando em mim. Esse interrogatório foi extremamente maçante, era uma verdadeira tortura psicológica²²⁸.

De acordo com esse referido militante, as indagações dos militares não se limitavam apenas às questões relacionadas à sua trajetória política na entidade e aos demais espaços ocupados durante o período democrático mas também a outros assuntos, como ele mesmo narra *“aí houve um momento no depoimento que o Coronel me perguntou: seu Américo, o senhor imagina quem patrocina o comunismo no Brasil?”*²²⁹, ou, ainda, segundo as suas palavras: *“(...) dali um pouco ele me perguntou novamente: o senhor vai me contar alguns trechos da História da Revolução Cubana”*²³⁰.

Situação semelhante ocorreu no interrogatório de Orloff dos Santos, que, como ele mesmo diz, *“o cara vai e me pergunta assim: me diz uma coisa, porque vocês entraram em greve em 1962, em apoio a Cuba?”*²³¹ Possivelmente, são perguntas que buscavam confundir os trabalhadores e comprometê-los, pois, segundo esse militante, com a omissão em responder às indagações *“(...) você sofria penas de tais e tais sanções, era que nem um atoleiro, quanto mais quer sair mais se atola.”*²³²

Assim, diante do desgaste físico e psicológico, somando-se a isso cerca de 8 horas à disposição dos militares, as condições do interrogatório eram

²²⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

²²⁸ Ibidem.

²²⁹ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

²³⁰ Ibidem.

²³¹ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

²³² Ibidem.

insuportáveis, o que acabou contribuindo para prejudicar ainda mais o desempenho dos militantes perante os inquiridores.

Além de Orloff dos Santos e Américo Viana de Abreu, foram intimados a depor Gabriel Medeiros, João Batista Medeiros, Osvaldo Medeiros, Catalino Ajalla, Benabor Camargo, Edu Dutra, Veríssimo José de Souza, Nicanor da Rosa Viana, Ricardo Rodrigues Teixeira, Antão Ajalla e Noely Gomes da Silva ambos encaminhados à unidade do 6º Regimento de Artilharia Montada, permanecendo detidos de dois a três dias.

Após esses dias, foram liberados e intimados meses depois para enfrentar o mesmo desgaste físico e psicológico. Indiciados, os militantes aguardaram até o mês de outubro de 1964 os seus destinos na empresa, quando, finalmente, foram demitidos, conforme consta na ficha profissional de Orloff dos Santos *“aposentado em 10/04/64, pelo Ato Institucional”*²³³. Conforme esse documento oficial da empresa, Orloff dos Santos e também Américo Viana de Abreu, teriam sido aposentados pelo tempo de serviços prestados a empresa, cerca de 12 anos. Porém, através dos diálogos estabelecidos com esses militantes e ainda, com o Antão Ajalla, irmão do militante Catalino Ajalla, constatou-se a inexistência de tal benefício.

Sem a estabilidade e sem nenhuma indenização destinada por parte do Estado, a situação financeira dos militantes e de seus familiares se agravou, como ilustra Orloff dos Santos *“(...) nós de fato saímos na pior, eu ganhava na época 5 salários mínimos, era um bom salário, tinha tudo dentro de casa. (...) logo depois cada um se virava como podia”*²³⁴. As garantias, como abono familiar para a esposa e filhos, acesso à saúde e as demais vantagens salariais de um trabalhador público, foram perdidas na sua totalidade, diminuindo a qualidade de vida dessas famílias.

As dificuldades não cessavam neste ponto. Outro obstáculo enfrentado pelos militantes, legalmente considerados na nova ordem política como

²³³ Pasta n 61 a 65.

²³⁴ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

subversivos, era ingressar novamente no mercado de trabalho. Proibidos de retornar ao serviço público, restava-lhes buscar outras vias para sustentar a sua família, como, por exemplo, abrir pequenos serviços, como carpintaria e ferraria, fruto da experiência adquirida na ferrovia, ou buscar algum emprego em estabelecimento privado; porém isso era repleto de dificuldades. Conforme descreve Américo V. de Abreu, *“quando eu caí aqui fora, tive muitas dificuldades. Porque em Cruz Alta tinham bloqueado todos os acessos aos empregos, e acabei indo embora para Tupancreretã.”*²³⁵

A fuga desse militante justifica-se pelas dificuldades de encontrar um novo emprego. Após ingressar em uma empresa do ramo de bebidas, em um mês fora demitido por questões políticas. É necessário destacar, aqui, que o papel desempenhado pelo periódico local, desde abril de 1964, possa ser um viés explicativo desse fato. Com estreitas ligações com os militares e com os segmentos conservadores, esse meio de comunicação passou a ser um dos principais veículos de combate aos subversivos, tendo, de certa forma, uma resposta positiva da população cruz-altense.

Vale ressaltar, que é possível constatar uma mudança significativa nas relações entre o jornal Diário Serrano e os trabalhadores ferroviários do município de Cruz Alta, a partir do ano de 1963 com a realização do plebiscito e o retorno do sistema presidencialista encerrando, em definitivo, a experiência parlamentarista no Brasil. Com isso, João Goulart reassume legalmente com plenos poderes a presidência da república e passa a empunhar as Reformas de Base com amplo apoio dos trabalhadores na discussão dessas reformas.

Por outro lado, gerou nas elites o descontentamento frente à intensa agitação política em torno desse projeto, e ainda, o temor às propostas para a realização da Reforma Agrária, aspecto esse que causou nos círculos dominantes cruz-altenses (empresários, militares, proprietários rurais, setores da Igreja Católica e a imprensa) aguda insatisfação perante o governo Goulart e os

²³⁵ Entrevista ao autor desta dissertação em 27 de julho de 2006.

movimentos sociais que o apoiavam. Assim, com o apoio público dos ferroviários cruz-altenses às Reformas Sociais, o convívio amistoso com a freqüente presença de jornalistas e de proprietários do jornal nas sessões sindicais e nas atividades recreativas ferroviárias, passa após o plebiscito a diminuir de forma significativa. Porém, o Jornal Diário Serrano ainda permaneceu como uma das principais vias de divulgação das reivindicações dos trabalhadores ferroviários.

Aos trabalhadores que permaneceram na ferrovia, as mudanças foram significativas. Inseridos em um clima de tensão e de desconfiança, pois os expurgos realizados na estação de Cruz Alta devem-se, em parte, às denúncias de ferroviários rivais aos ex-militantes, como assinala Almênio Câmara, *“tinha muita perseguição pessoal, um tinha raiva do outro e então se aproveitavam daquela situação de Revolução e denunciavam aos militares”*²³⁶. Possivelmente, eram rivalidades constituídas durante o período democrático, na efervescente política ferroviária, como se observam nas palavras de Orloff dos Santos, *“possivelmente o Oscar Pedroso, Alberi Pedroso, Osvil Colombelli e o Musalém, tenham chamado os inquiridores. Essa turma toda era os de direita, eles [os militares] chamaram essa gente para saber da nossa vida”*²³⁷.

Além das denúncias, outro aspecto que contribuiu para um cotidiano de trabalho de relações tensas foi o policiamento da empresa sobre as subcategorias. Como vimos, logo após o golpe de Estado, a Administração da Rede Ferroviária passou às mãos dos militares, o que provocou mudanças relevantes nos setores da estação, pressionando os superiores de cada repartição a manter uma postura mais firme, de acordo com o relato de Noely Gomes da Silva, *“olha, não podia nem conversar. Nós ficávamos trabalhando em silêncio e é nessa época em que o chefe tinha maior força ainda.”*²³⁸

Essa regulação não se limitava apenas ao espaço do trabalho ferroviário. As relações políticas, desde abril de 1964, estavam paralisadas com os expurgos

²³⁶ Entrevista ao autor desta dissertação em 07 de abril de 2006.

²³⁷ Entrevista ao autor desta dissertação em 24 de fevereiro de 2006.

²³⁸ Entrevista ao autor desta dissertação em 30 de julho de 2006.

de seus militantes, e os que permaneceram na ferrovia se distanciavam cada vez mais, para defender os seus empregos; com isso, leva-se ao fracasso o projeto de construção da sede própria da entidade, com adiantadas conversações com representantes da Caixa Econômica Federal, meses antes do golpe e a realização do Congresso Sindical em Cruz Alta no mês de abril de 1964, reunindo várias categorias trabalhistas da região²³⁹.

Com a ação dos interventores militares em pleno curso na rede ferroviária, visando estancar as ações subversivas, a cooperativa dos empregados da Viação Férrea passa a ser controlada pelas autoridades do Exército. Fundada na década de 10 do século passado, a instituição tinha como objetivo oferecer aos trabalhadores ferroviários associados e às suas famílias uma variedade de produtos, como utensílios domésticos, vestuário e alimentos, isto é, de suma importância para a economia das famílias ferroviárias. Registra-se que, desde a ação militar na cooperativa, os prejuízos cresceram a índices muito elevados, tornando, com o passar dos anos, a sua operação inviável.

Examinamos neste capítulo, as disputas entre os militantes pelo controle da mesa diretora do núcleo da União dos Ferroviários Gaúchos. Conflitos que devem-se a questões político-partidárias e também pelas diferenças existentes entre as subcategorias ferroviárias. Entretanto, diante disso, foi possível constatar um equilíbrio entre trabalhistas, comunistas e libertadores na composição da mesa diretora da entidade, e também momentos em que as rivalidades ficavam de lado quando estavam em jogo os interesses da categoria. Articulações *abafadas* com a intervenção militar na Administração da empresa após o Golpe de Estado de 1964, alterando significativamente o cotidiano de trabalho e a atuação militante no universo ferroviário, com transferências e demissões.

²³⁹ Jornal Diário Serrano, Cruz Alta, 6 de abril de 1964, p. 4.

CONCLUSÃO

Ao concluir essa análise, consideramos ter contribuído para descortinar a trajetória dos trabalhadores da ferrovia do município de Cruz Alta. Entretanto, cabe ressaltar que esse estudo não visa apresentar uma conclusão definitiva, ao contrário, deve-se representar, talvez, a abertura de um caminho para as análises sobre a ferrovia e sobre as trajetórias dos sujeitos que movimentavam esse universo complexo de relações. Afinal, são mais de cem anos de atividade da ferrovia nesse Município ainda à espera do interesse dos pesquisadores.

Nesse sentido, tentamos ultrapassar as representações *românticas* do espaço ferroviário, com as imponentes locomotivas, o famoso trem paulista de passageiros com os seus elegantes usuários a bordo, ou de trabalhadores ferroviários *alinhados* e *obedientes* ao seu ofício e aos seus patrões, resultando, finalmente, em uma ótima prestação de serviços.

Contudo, procuramos trazer ao leitor um aspecto diverso dessas concepções, ao priorizarmos as relações cotidianas e os militantes que constituem o universo ferroviário, ao contarmos, inclusive, com as palavras dos próprios trabalhadores ferroviários, atores sociais nesse período. Portanto, consideramos oportuno realizar algumas conclusões, contestando os argumentos de uma relação homogênea e linear no ambiente ferroviário, como foram expostos acima.

Desta forma, no meio ferroviário, foi possível encontrar um convívio com muitos embates, que compõem a identidade dessa categoria, seja entre as diversas funções profissionais que a integram, passando pelas questões de cunho político partidário e, por fim, de relacionamento com a Administração da empresa.

A falta de equiparação dos salários e de direitos e de melhores condições de trabalho entre as subcategorias ou as que mantinham maior acesso de comunicação com a Administração da ferrovia em detrimento das demais eram algumas questões que não passavam em branco no cotidiano de trabalho na ferrovia.

Aliado a rivalidades entre os trabalhadores do pátio e do escritório, as divergências relacionadas a questões políticas, entre comunistas, trabalhistas e libertadores, e o gradativo aumento da participação das subcategorias nas discussões das sessões da U.F.G., incentivado por alguns militantes, não apenas acirravam os ânimos entre esses simpatizantes mas também extrapolavam esse espaço sindical reproduzido no cotidiano das oficinas, dos escritórios e das pequenas estações.

Vale lembrar que, mesmo diante das diferenças políticas que se apresentaram intensas no movimento ferroviário, foi possível verificar um equilíbrio entre essas frentes políticas na U.F.G. São características que fazem parte de uma identidade ferroviária de conflitos e de distanciamentos, mas também evidenciam momentos de solidariedade e de aproximações. Exemplos disso são o Movimento pela Legalidade, no ano de 1961, ou durante as festividades do Dia do Ferroviário e do Trabalho.

Sendo assim, também contestamos a historiografia que aponta os trabalhadores como fadados a seguir cegamente as orientações estatais e a de alguns políticos, deixando de lado as demandas de seu trabalho. Papel esse que é atribuído à militância não apenas em seguir à risca essas injunções mas também de se manter distante das bases e com isso possuir uma representação efêmera, incapaz de produzir condições de mobilização.

As características citadas acima não ocorreram em nosso estudo, pois constatou-se um convívio de proximidades e de afastamentos dos trabalhadores ferroviários cruz-altenses com o governo estadual e com o federal, seja pelo apoio

explícito aos movimentos políticos organizados pelo Estado, seja pelo enfrentamento da violência da Brigada Militar durante uma greve.

Em relação à participação dos locais de trabalho na política da categoria, observamos, na conjuntura em estudo, uma estreita relação entre as subcategorias ferroviárias e a militância, tornando-se freqüente, inclusive, a presença de alguns desses trabalhadores em cargos da direção da entidade sindical fato que gerou muitas rivalidades de militantes descontentes com essa relação.

Deste modo, no primeiro capítulo, procuramos realizar uma análise geral das produções referentes à ação coletiva dos trabalhadores. Examinamos ainda, de forma sucinta, alguns segmentos trabalhistas durante determinadas mobilizações, constatando-se a presença de uma atuação dinâmica no interior da política sindical dessas categorias e uma relação de negociação com o Estado.

No segundo capítulo, realizamos uma análise do contexto local, abarcando de forma ampla aspectos relacionados desde as sociabilidades até as questões econômicas presentes no município de Cruz Alta, em um momento em que os impactos da política de industrialização do governo Juscelino Kubitschek no Município já são possíveis de serem reconhecidas.

Seja no parque industrial ou na zona rural com o crescimento da agricultura empresarial, seus efeitos são visíveis na cidade de Cruz Alta, com a ocupação desordenada de seus espaços; houve, também, a queda da produção de culturas agrícolas de grande consumo da população. O título de *ilha de bem-estar social*, que Cruz Alta carregara com orgulho, sofria reais ameaças.

Nessa seção, examinou-se a consolidação do transporte ferroviário e os seus benefícios para o Município e para as demais cidades da região, inclusive com a aguda crise em meados dos anos 20 até a encampação pelo governo do Estado de seu patrimônio. Tal situação altera substancialmente as relações entre os trabalhadores da ferrovia e o governo gaúcho, pois, na condição de

funcionários estatutários estáveis, ampliou-se consideravelmente a atuação política e o seu papel na economia do Estado.

Circulamos também no interior do pátio ferroviário, no dia-a-dia das subcategorias divididas entre os trabalhadores do pátio e do escritório. Verificamos que as condições e o exercício dessa profissão, além de benefícios, como a moradia, possuem grandes diferenças, o que acabará influenciando, mais adiante, a postura militante. Além disso, existem também relações solidárias entre as sub-categorias, diante do convívio diário das dificuldades salariais e dos freqüentes acidentes de trabalho são, práticas que extrapolam os muros da ferrovia e se reproduzem entre as famílias, localizadas em grande quantidade no Bairro Ferroviário.

A empresa, por sua vez, com vistas ao lucro, aplica vários mecanismos de controle sobre o trabalhador ferroviário nos limites da estação e fora dessa. Todavia, essas estratégias não terão efeitos frente às inúmeras resistências dos trabalhadores, mesmo diante das punições que a empresa executa fato semelhante que ocorre além de seus muros.

Ainda nesse espaço do trabalho, investigamos a formação da União dos Ferroviários Gaúchos, entidade que ampliou a participação das demais subcategorias ferroviárias no cenário político associativo interno e externo, como também possibilitou alterações de relevo no modo de vida dos trabalhadores devido às constantes reivindicações sobre os governos estadual e federal. E ainda, houve a atuação de uma militância mais sensível às categorias que, em anos anteriores, tinham um papel secundário no movimento ferroviário.

No terceiro e último capítulo, descortinamos o tenso convívio entre os trabalhadores do pátio e do escritório, relação que não se apresentava explicitamente em relação às práticas políticas internas da categoria e externa, com a sociedade local. Deste modo, leva-se a militância a constituir redes de relações com essas diferenças que não se limitavam apenas ao plano das

subcategorias mas também por questões políticas entre comunistas, trabalhistas e libertadores.

Nesse sentido, o núcleo da U.F.G. de Cruz Alta será um palco de intensas disputas, entre os militantes, pelo controle da mesa diretora. Observamos, no entanto, um equilíbrio na composição das chapas eleitas, denunciando que nem sempre as rivalidades políticas, persistiam diante das demandas do cotidiano de trabalho. Caso semelhante refere-se aos partidos políticos, que, mesmo presentes na política sindical ferroviária - inclusive dispensando apoio a muitos militantes -, não tinham as suas recomendações exercidas na sua totalidade pelos militantes sensíveis às necessidades dos trabalhadores.

A exemplo dos demais segmentos trabalhistas do País, os ferroviários através da U.F.G. estarão presentes em efervescentes movimentos políticos juntamente com personalidades políticas e sindicais, ampliando cada vez mais o seu espaço de influência na comunidade cruz-altense. Nesse mesmo sentido, as festividades são utilizadas como mais um mecanismo de aproximação entre esses indivíduos.

Com o golpe de Estado em abril de 1964, a dinâmica e a politização da categoria ferroviária, manifestas no período democrático, terão um violento fim. Semelhantemente aos demais trabalhadores do País, os ferroviários apresentarão o seu cotidiano de trabalho bruscamente alterado pela intervenção militar na Administração, na U.F.G. e na Cooperativa dos Empregados da Ferrovia.

O objetivo, conforme constatamos, era eliminar qualquer via de mobilização da categoria, ocorrendo, até mesmo, algumas transferências nos quadros da Administração da empresa, a fim de romper os antigos vínculos constituídos. Dessa forma, os trabalhadores envolvidos em manifestações políticas, partidos políticos e demais atividades reivindicatórias são intimados a prestarem esclarecimentos às forças militares.

Sujeitos a torturas psicológicas, e obrigados a responder a indagações por longas horas, os trabalhadores foram indiciados e condenados como subversivos,

perdendo a condição de funcionários públicos ainda foram considerados pela sociedade local como elementos comunistas, carregando por longos anos essa pecha.

Acreditamos que o presente trabalho lançou um olhar atento a uma categoria que esteve presente em muitos momentos históricos do município de Cruz Alta mas que ainda sofre do esquecimento para uma grande parte dos pesquisadores e da sociedade cruz-altense. Seus vestígios estão à disposição: nas velhas paredes do Circulo Operário Ferroviário, no estádio do Grêmio Rio-Grandense Futebol Clube, nas residências do Bairro Ferroviário, resistentes às ações do tempo ou nas lembranças dos antigos servidores ferroviários.

BIBLIOGRAFIA

AMADO, Janaina. O grande mentiroso: tradição, veracidade e imaginação em História oral. **História**, São Paulo, v. 14, 1995.

ALDOMAR, Rückert. **A trajetória da terra**: a ocupação e colonização do centro norte do Rio Grande do Sul – 1827 – 1931. Passo Fundo: Ediupf, 1997.

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi. (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

_____, **Biografia dos avós**: uma experiência de pesquisa no Ensino Médio. Rio de Janeiro: CPDOC, 2006.

BARROS, Edgard Luiz de. **O Brasil de 1945 a 1964**. São Paulo: Ed. Contexto, 1999.

BATALHA, Cláudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da primeira república. In: SILVA, Fernando Teixeira da Silva; FORTES, Alexandre. **Culturas de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

BANDEIRA, Luiz Alberto Muniz. **O governo João Goulart**: as lutas sociais no Brasil: 1961 – 1964. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora da UnB, 2001.

BILHÃO, Isabel. **Rivalidades e solidariedades no movimento operário**: Porto Alegre, 1906 – 1911. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

_____. SCHMIDT; SILVA. Aspectos da história operária: entre o público e o privado. **Métis**: história & cultura, v.1, n.1, 2002.

BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 1992.

BOSSI, Ecléia. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

BRUM, Argemiro. **Democracia e partidos políticos no Brasil**. Ijuí: Editora da Unijuí, 1981.

_____. **Rio Grande do Sul: crise e perspectivas**. Ijuí: Editora da Unijuí, 1988.

CARVALHO, Heraldo L. **Elementos para o estudo da urbanização brasileira**. Passo Fundo: Ediupf, 1998.

CARRION JR, Francisco M. **RS: política econômica & alternativas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981.

CALVO, Célia Rocha. Trabalho e trabalhadores: a experiência de ser ferroviário da companhia paulista de estradas de ferro 1890 – 1925. **História e perspectivas**. Uberlândia, n. 26, 2002

CASTRO, Evaristo Affonso de. **Notícia descritiva da região missioneira**. Cruz Alta: Tipografia do Comercial, 1897

CAPELATO, Maria Helena Rolim. Populismo e latino-americano em discussão. In: FERREIRA, Jorge. (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CZAJKA, Rodrigo. Redesenhando ideologias: cultura e política em tempos de Golpe. **História: questões e debates**, Curitiba, n.40, 2004.

COSTA, Hélio. Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo. (1943-1953). In: FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos: estudos recentes em História social do trabalho**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

COSTA, Emilia Viotti da. **Da Monarquia à Republica: momentos decisivos**. 7ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Teoria da História e reabilitação da oralidade: convergência de um processo. In: ABRAHÃO, Maria Helena Menna Barreto. (org.). **A aventura (auto) biográfica: teoria e empiria**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar & botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque**. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e resistência: aspectos da cultura popular no Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

FERREIRA, Jorge. **Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.

_____. **O imaginário trabalhista: getulismo, PTB e cultura política popular 1945 – 1964.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2005. p. 78-79.

_____. (Org.). **O populismo e sua história: debate e crítica.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001.

_____. A Legalidade traída: os dias sombrios de agosto e setembro de 1661. **Revista História Tempo**, Rio de Janeiro, v.2, n 3, p.6, 1997.

FERNANDO, Teixeira da Silva. Direitos, política e trabalho no porto de Santos. In.: FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho.** Campinas – SP: Editora da UNICAMP, 1999.

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

FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho.** Campinas – SP: Editora da UNICAMP, 1999.

_____. Miríades por toda a eternidade: a atualidade de E.P. Thompson. **Revista Tempo Social**, São Paulo, n.1, v. 18, 2006.

FONSECA, Pedro Dutra. **RS: economia & conflitos políticos na República Velha.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

FONTES, Paulo. “ Centenas de estopins ao mesmo tempo”: a greve dos 400 mil, piquetes e a organização dos trabalhadores em São Paulo (1957). P. 156 In: FORTES, Alexandre. **Na luta por direitos: estudos recentes em História Social do trabalho.** Campinas; Editora da UNICAMP, 1999.

FRENCH, John. **O ABC dos operários: Conflitos e alianças de classe em São Paulo. 1900 – 1950.** São Paulo: Hucitec, 1995.

GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969.** Cruz Alta: Unicruz, 1999.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais.** São Paulo: Cia das Letras, 1989.

GOMES, Ângela de Castro. **Uma breve história do PTB.** Rio de Janeiro: CPDOC, 2002.

GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo.** 3ª Ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2005.

- GRAMSCI, Antonio. **Literatura e vida nacional**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- HARRES, Marluza Marques. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na V.F.R.G.S. **Estudos Ibero-americanos**. Porto Alegre, v. XXII, n. 2, 1996.
- _____. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários: Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). In: **História Unisinos**. V. 6, n. 6, 2002.
- HAFFNER, Jacqueline. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950 – 1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.
- HIPÓLITO, Lucia. De raposas e reformistas: **o PSD e a experiência democrática brasileira, 1945-1964**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- HOBSBAWM, Eric. **Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- _____. **A era das revoluções 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1977.
- _____. **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 2002.
- _____. **Pessoas extraordinárias: resistência, rebelião e jazz**. São Paulo: Paz e Terra, 1998
- IZQUIERDO, Iván. **Questões sobre memória**. São Leopoldo: Editora UNISINOS, 2004.
- IANNI, Octávio. **O colapso do populismo no Brasil**. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.
- KÜHN, Fábio. **Breve História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004.
- LAMBERT, Hercídia Mara Facuri Coelho. A festa e a participação popular (São Paulo – início do século XX). **História**, São Paulo, v. 13, 1994.
- MAIA, Andrea Casa Nova. Encontros e despedidas: trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. In.: **História**, São Paulo, SP. V.21, 2002.
- MATTOS, Marcelo Badaró. Greves, sindicatos e repressão policial no Rio de Janeiro (1954 – 1964). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, 2004.
- _____. As organizações de trabalhadores por local de trabalho no sindicalismo do Rio de Janeiro (1955-1964) – uma abordagem preliminar. **Varia História**, Belo Horizonte, n.13, 1994.

_____. Sobre novos e velhos sindicalismos no Brasil: discutindo dicotomias. **História**, São Paulo, v. 17-18, 1998/1999.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovia e ferroviário: a politização do processo de trabalho (1920 – 1940)**. Dissertação de mestrado. São Paulo: UNESP, 1990.

NEGRO, Antônio Luigi. Imperfeita ou refeita? Debate sobre o Fazer-se da classe trabalhadora Inglesa. **Revista Brasileira de História**. São Paulo. v.16, n. 31 - 32, p. 41, 1996.

OLIVEIRA, Lisandre Medianeira de. A UDN no Rio Grande do Sul (1945 – 1964). In: **Revista História Unicruz**, Cruz Alta, n.6, p. 117, 2005.

PERROT, Michelle. **Jeunesse de la grève**. Paris: Éditions du Seuil, 1984.

_____. **Os excluídos da história: mulheres, operários e prisioneiros**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

_____. **As mulheres ou os silêncios da história**. Bauru- SP: EDUSC, 2005.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. “**Que a união operária seja nossa pátria**”: história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Santa Maria: Editora da UFSM; Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001.

_____. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. In: ARAÚJO, Ângela M. C. **Trabalho, cultura e cidadania: um balanço da História social brasileira**. São Paulo: Scritta, 1997.

PETERSEN, Áurea Tomatis; PEDROSO, Elizabeth ; ULRICH, Maria Alayde. **Política brasileira: regimes, partidos e grupos de pressão**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940 – 2000). **Revista de História e estudos culturais**. v. 2, ano 2, abril/mai/jun. 2005.;

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina no trabalho, 1889-1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

_____. **Os pobres da cidade**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 1998.

RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 62.

RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti. História regional: dimensões teórico-conceituais. In: **História: debates e tendências**, Passo Fundo, v.1, n. 1, 1999.

_____. A fronteira como marco das conexões políticas inter-regionais. In: **História: debates e tendências**, Passo Fundo, v. 3, n.2, p. 27-48, 2002.

REICHEL, Heloísa Jochins. A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha. In: DACANAL, José Hidelbrando; GONZAGA, Sergius. (org.). **RS. Economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

ROCHA, Prudêncio. **A História de Cruz Alta**. 2 ed. Cruz Alta: Gráfica Mercúrio, 1980.

RODRIGUES, Leôncio Martins. Sindicalismo e classe operária – 1930/1945. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. 3ª ed. São Paulo: Difel, 1986.

SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros do sísifo: a ação coletiva dos trabalhadores porto-alegrenses nos anos 1958 a 1963**. Dissertação de Mestrado Unicamp, SP, 2002.

SANTANA, Marco Aurélio; NASCIMENTO, Regina Malta. **Trabalhadores do Brasil e Peões: passado e presente na fala de duas gerações de militantes operários**. In: **Revista História Tempo**, Rio de Janeiro, n.7, 1999.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Helio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge. (org.). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional: 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da civilização brasileira: O Brasil republicano**. V.1 São Paulo: Difel, 1985.

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 no Rio Grande do Sul**. Monografia de Especialização em pensamento político brasileiro, Santa Maria: UFSM, 1998.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Evolução social e econômica do Brasil**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1996.

SHARPE, Jim. A História vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo Branco – 1930 -1964**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SCHMITT, Jaqueline Zarbato. As memórias do tempo livre de trabalhadores e trabalhadoras em Florianópolis. **Esboços: Revista do Programa de Pós-Graduação em História**, Florianópolis, n.8, v.8, 2000.

SCHIMIDT, Benito Bisso. **Um socialista no Rio Grande do Sul: Antônio Guedes Coutinho (1868 – 1945)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000.

_____. As biografias na historiografia do movimento operário brasileiro. **Anos 90**, Porto Alegre, n.8, 1997.

_____. **Em busca da terra de promessa: a história de dois líderes socialistas**. Porto Alegre: Palmarica, 2004.

_____. Sentimentos e História do movimento operário: quando os afetos encontram a política (Rio Grande do Sul, I república.). **Histórias de trabalho**. Porto Alegre, junho 1999.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade**. v. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros: uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

TOLEDO, Caio Navarro de. **O governo Goulart e o golpe de 64**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1997.

TREVISAN, Leonardo. **O pensamento militar brasileiro**. São Paulo: Global, 1985.

ZAMBERLAM, Jurandir. **Cruz Alta: as perspectivas do desenvolvimento – um estudo sócio-econômico prospectivo**. Cruz Alta: APROCRUZ, 1989.

ZARTH, Paulo Afonso. **História agrária do Planalto gaúcho 1850 – 1920**. Ijuí: Editora da Unijuí, 1997.

WEFFORT, Francisco. Origens do sindicalismo populista no Brasil (conjuntura do pós-guerra). In: **Estudos Cebrap 4**. São Paulo: cebrap, 1973.

_____. **O populismo na política brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

WEBER, Regina. **Os operários e a colméia**: trabalho e etnicidade no sul do Brasil. Ijuí: Editora da Unijuí, 2002.

FEE (Fundação de Economia e Estatística). **De província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul**, 1981.

IBGE. Censo agrário, 1950 a 1985.

Periódicos:

Jornal Diário Serrano, Cruz Alta. Período: 1958 -1964.

Jornal Aurora da Serra, Cruz Alta. Período: dezembro de 1884;

Jornal O Comércio, Cruz Alta. Período: 1929 -1930.

Acervos:

Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários de Rio Grande do Sul. Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, Porto Alegre, 1953.

Estatuto da União dos Ferroviários Gaúchos, 1963.

Fichas funcionais dos trabalhadores da V.F.R.G.S (Viação Férrea do Rio Grande do Sul) e da R.F.F.S.A (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), Cruz Alta. Período: 1958 – 1964.

IBGE. Censo agrário, 1950 a 1985.

Relatório da Intendência municipal de Cruz Alta, apresentado por Firmino de Paula Filho ao Conselho Municipal. Período: 1º de outubro de 1912 a 30 de setembro de 1931.

Entrevistas:

Almênio Câmara, Cruz Alta, 07 de abril de 2006.

Américo Viana de Abreu, Tupãncireta, 27 de julho de 2006.

Antão Ajalla, Cruz Alta, 17 de fevereiro de 2006.

Noely Gomes Silva, Cruz Alta, 30 de julho de 2006.

Orloff dos Santos, Cruz Alta, 24 de fevereiro de 2006.

Paulo Carpes, Cruz Alta, 11 de abril de 2006.

Pedro Morini, Cruz Alta, 19 de maio de 2006.

