



Notas sobre a greve ferroviária de Santa Maria em 1954.

André Vinicius Mossate Jobim*

Resumo: Este artigo tem como objetivo apresentar considerações sobre a Greve Ferroviária de 1954, em Santa Maria. Entre os pontos a serem abordados estão a pauta de reivindicações da categoria, a mediação do movimento feita por políticos e entidades trabalhistas, bem como as relações entre grevistas, governo e polícia local. Ao final, tais aspectos servirão como base para a discussão do conceito de "pacto trabalhista".

Palavras-chave: Greve. Trabalhismo. Ferroviários.

Abstract: This article aims to present considerations about the railway strike of 1954, in Santa Maria. Among the issues to be addressed are the category list of demands, to mediate the movement made by politicians and labor organizations, as well as relations between strikers, government and local police. In the end, these aspects will serve as a basis for discussing the concept of "labour pact."

Keywords: Strike. Labourism. Railroad Workers.

1. Introdução

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

Após uma série de greves a partir de 1951, que denotavam o descontentamento dos trabalhadores com o governo, João Goulart foi designado pela Presidência da República para ocupar a pasta do Ministério do Trabalho em junho de 1953. Como principal medida, Jango iniciou estudos para apresentação ao Congresso de um projeto de duplicação do salário mínimo. Mesmo conquistando apoio de diversas entidades sindicais, a possibilidade de

* Mestrando do PPG em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.



reajuste teve oposição dentro do próprio governo.¹ Jango acabou sendo demitido em janeiro de 1954, por pressões de políticos e empresários que não aceitaram as suas propostas, mas o seu plano foi colocado em prática por Vargas. No Rio Grande do Sul os valores do salário foram fixados em Cr\$ 1.800 para a capital e Cr\$ 1.600 e Cr\$ 1.700 para distintas áreas do interior.

A luta agora era no sentido de transformar o decreto em realidade. Como será possível perceber no caso dos ferroviários, a aplicação dos novos índices salariais por parte da Viação Férrea acabou se tornando um dos pontos importantes das discussões travadas entre governo estadual e trabalhadores. E a dificuldade de concretizar esse direito tornou-se ainda maior tendo em vista a caótica situação econômica pela qual passava a empresa desde o começo da década de cinquenta.

Entre os motivos do funcionamento deficitário da Viação estavam os compromissos do governo estadual com as classes detentoras do poder econômico, que se utilizavam dos trens como meios de transporte para a produção. Esta circunstância impedia a captação de recursos para investimentos em infraestrutura e tecnologia capazes de fazer frente ao processo de difusão do transporte rodoviário no país, assim como restringia a capacidade da empresa de pagar salários compatíveis com as necessidades dos ferroviários, e de cumprir acordos feitos com a categoria nos últimos anos.²

2 - Primeiros Dias de Greve: Reuniões, Ameaças e Truculência Policial

Na noite de segunda-feira, dia 3 de maio de 1954, às 20 horas, teve início, na sede da União dos Ferroviários Gaúchos, uma assembleia que decretou o início de uma nova greve na Viação Férrea de Santa Maria. De acordo com o jornal *A Razão*, na reunião, que contou com a presença de aproximadamente mil e quinhentos operários, ficou definido que a mobilização iniciaria às 8 horas da manhã seguinte e que esta teria como pauta questões de caráter eminentemente econômico.³

Em 4 de maio, os vereadores de Santa Maria decidiram redigir um telegrama ao governador do estado, Ernesto Dornelles, e ao diretor da Viação Férrea, Pérsio Reis,

¹ FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Coleção ANPUH-RS. Caxias do Sul: EDUCS; Garamond: Rio de Janeiro, 2004, p. 421.

² FLORES, João Rodolpho do Amaral. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses**: com foco histórico na cidade de Santa Maria. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2009, p. 266-267.

³ *A Razão*. Santa Maria, 05/05/1954, p. 6.



“apelando àquelas autoridades, para que sejam atendidas as reivindicações dos ferroviários”.⁴ Na virada do dia 4 para o dia 5, com início às 22 horas, foi realizada no Largo da Viação Férrea a primeira reunião com as autoridades para discutir os rumos do movimento grevista. Dela participaram os membros da comissão de greve (formada por Nelson Germano Witzel, João Amaro Faleiro, Walter G. Rodrigues, Afonso Rosa e Moacir Mello); o advogado e consultor jurídico dos grevistas Augusto Menna Barreto; o delegado Oscar Klein, representante do chefe de polícia; o vereador Jorge Mottecy e o coronel Lira, chefe do Estado Maior do Exército em Santa Maria.

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

Na reunião houve uma discussão entre Klein e Menna Barreto em relação à legalidade do movimento. No final, às 4:20 da manhã, ficou definido que haveria uma grande assembleia da categoria às 10 horas do dia seguinte, a ser realizada no Teatro Independência, quando então seria tomada a decisão coletivamente.

No dia 5, o jornal *A Razão* noticiou que a greve estendeu-se para outras cidades, como Cacequi e Rio Grande, e que “a direção da Viação Férrea realiza ingentes esforços para fazer correr os trens de passageiros utilizando-se para tal de elementos de sua imediata confiança e funcionários ligados diretamente à chefia”.⁵

A assembleia dos ferroviários no Teatro Independência, remarcada para as 16 horas, se realizou com a forte presença de trabalhadores. A proposta do governo se resumiu a três pontos: a) extensão dos benefícios do salário mínimo (Cr\$ 1.800 cruzeiros) aos ferroviários; b) pagamento dos dias de greve; c) a não aplicação de qualquer represália contra os grevistas e seus dirigentes.

Inicialmente falou o advogado Augusto Menna Barreto, assistente jurídico da comissão. Destacou que, em sua opinião, a proposta do governo já poderia ser considerada

⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA MARIA. **Livro de Atas**. Ata nº 180/54 (Cd 20, 21, 21a).

⁵ *A Razão*, Santa Maria, 5/5/1954, p. 6.



uma vitória da categoria Sobre isso, foi questionado pelo ferroviário Mathias Salathiel Fernandes⁶, que exigia a continuação da parede, pois, no seu entendimento “os Cr\$ 1.800 da equiparação ao salário mínimo não resolvia a situação da classe”.⁷

Mais tarde, o deputado estadual do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), Croacy de Oliveira, referiu que na condição de deputado situacionista, ficava em uma posição embaraçante: “de um lado um governo que ajudara a estabelecer, e de outro, desiludido com este mesmo governo que não cumpria as leis que sancionara”. Prosseguindo em tom emocionado, o deputado anunciou que “mesmo com sacrifício, iria até a capital do Estado apresentar pessoalmente as reivindicações dos ferroviários”. No final, “ouve-se uma grande ovação após as palavras do orador, transformando, assim, em mensageiro dos ferroviários”.⁸ Em seguida, a reunião foi finalizada e o deputado petebista partiu para a capital

Tendo em vista o que foi apresentado, mais do que pensar o conceito de trabalhismo como eixo de explicação para todo um período histórico, esse acontecimento aqui relatado pode exemplificar de forma concreta o modo pelo qual a atuação de um determinado homem público, ligado ao ideário político trabalhista, poderia tornar-se importante para os grevistas.

Ao sublinharmos a ideia de que o deputado Croacy de Oliveira era visto como “o mensageiro” dos ferroviários, não queremos desautorizar o processo de luta empreendido pelos trabalhadores, transpondo a tentativa de resolução dos acontecimentos para uma só pessoa, mas compreender que, neste caso em particular, a comissão de greve não tinha acesso direto às autoridades estaduais. E no instante em que um deputado que pertence ao partido do governo assume a responsabilidade de procurar uma solução, se abre uma nova possibilidade de comunicação para os grevistas. Se o PTB se apresentava como um partido para os trabalhadores, os grevistas poderiam fazer funcionar um “pragmático realismo com elevado senso de cálculo em torno dos benefícios possíveis, impondo ao Estado [...] concessões e deveres por meio de uma linguagem extraída dos próprios recursos retóricos populistas”.⁹

⁶ Mathias Salathiel Fernandes, ferroviário e integrante da Coligação Ferroviária, responsável por aglutinar políticos que atuavam em prol da categoria, era conhecido pela polícia devido a sua militância comunista dentro da Viação Férrea.

⁷ *A Razão*, Santa Maria, 5/5/1954, p. 6.

⁸ *Ibid.*, p. 6.

⁹ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge (org.). **O populismo e sua História**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 225.



Outro fator que gera dificuldade em se pensar “o” trabalhismo como o fundamento explicativo de um período é o perigo de homogeneização. Como bem aduziu Arthur Lovejoy, criticando o uso indiscriminado de “ismos”:

[...] eles designam, via de regra, não uma doutrina, mas várias doutrinas distintas e frequentemente conflitantes, sustentadas por diferentes indivíduos ou grupos a cujos modos de pensar essas designações foram aplicadas, ou por esses próprios ou na terminologia tradicional dos historiadores.¹⁰

Levando em consideração essa afirmação, podemos confirmá-la retomando dois aspectos levantados anteriormente. Primeiramente, verificamos as diferenças internas existentes entre os trabalhistas que compunham o governo em nível federal. Osvaldo Aranha, então Ministro da Fazenda, posicionou-se de forma contrária ao projeto de duplicação do salário mínimo que vinha sendo pensado por João Goulart. De outra parte, Croacy de Oliveira, “desiludido com este mesmo governo que não cumpria as leis que sancionara” discursou em favor da greve ferroviária, opondo-se aos interesses do governador trabalhista Ernesto Dornelles.

Sendo assim, que “trabalhismo” é este? Certamente esta pergunta deve ser feita pontualmente em cada uma das situações. Propor uma resposta construída aprioristicamente pode nos levar a desconsiderar as diferenças existentes, e nos remeter ao perigo já mencionado da homogeneização.

Na contracapa do jornal *A Razão* do dia 7 de maio de 1954, lê-se, estranhamente, a seguinte chamada, em caracteres garrafais: APELAM MEMBROS DA COMISSÃO DE GREVE PARA QUE OS FERROVIÁRIOS RETORNEM AO TRABALHO. Nos parágrafos seguintes, o periódico esclarece que às 20 horas de ontem (dia 6), o delegado Oscar Klein, depois de receber uma comunicação do governo do estado, determinando a aplicação da Lei de Segurança Nacional contra os grevistas, entrou “imediatamente em ação, efetuando, logo a prisão de diversos elementos envolvidos diretamente nos acontecimentos”.¹¹ Os “elementos” eram os cinco membros da comissão de greve. Naquela mesma noite, a residência do advogado Menna Barreto passou a ser vigiada pela polícia. De acordo com várias referências feitas pelo jornal *A Razão*, diariamente uma multidão de ferroviários aglomerava-se na Avenida Rio Branco, em frente à residência do advogado, aguardando informações novas

¹⁰ LOVEJOY, Arthur O. *A Grande Cadeia do Ser*. Um estudo de uma ideia. São Paulo: Ed. Palíndromo, 2005, p. 23.

¹¹ *A Razão*, Santa Maria, 7/5/1954, p. 6.



sobre a paralisação. Foi em meio a essa multidão que os policiais detiveram Walter G. Rodrigues e Moacir Mello.

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

[...] ficou esclarecido que os membros daquela comissão ali presentes não eram responsáveis pela continuação do movimento grevista e, sim, o deputado Croacy de Oliveira, que espontaneamente prontificou-se a ir a Porto Alegre conseguir junto das altas autoridades o cumprimento das reivindicações dos ferroviários, devendo estes permanecerem em greve até o seu regresso, o que se verificará hoje.¹²

Após esta conclusão, o jornal informa que “os cinco membros do comitê de greve assinaram uma declaração apelando para a cessação da greve”.¹³

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

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

¹² Ibid., p. 6

¹³ Ibid., p. 6.



CIRCULAR 155

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

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

Ass. Pêrsio Gaspar Reis - Diretor. ¹⁴

Preocupados com o andamento do movimento grevista, a Câmara de Vereadores convidou o advogado Augusto Menna Barreto para comparecer ao legislativo. Aproveitando a oportunidade, este comunicou os vereadores sobre a detenção dos membros da comissão de greve. Através de um requerimento do vereador Luciano Martins de Castro, foram designados José Ignácio Xavier, Rubens Correa Krob e o próprio autor do requerimento para efetuarem uma visita à Delegacia de Polícia.

3 - A Comissão Parlamentar de Inquérito e a Mediação Trabalhista da Greve

Ainda no dia 6, a greve se estendeu para Porto Alegre e o legislativo estadual, levando em conta as sucessivas denúncias de violências e arbitrariedades cometidas pelos policiais, decidiu criar uma Comissão Parlamentar de Inquérito. Os integrantes da comissão chegaram à noite em Santa Maria. No dia seguinte (7 de maio) a greve manteve-se inalterada. Quando o apito soou às 7:30 da manhã, apenas um pequeno número de ferroviários retomou suas atividades, somando-se aqueles que, desde o primeiro dia, não aderiram ao movimento.¹⁵

Sob a presidência do deputado João Caruso (PTB) foram instalados os trabalhos da CPI para apurar as denúncias de violências praticadas pela polícia aos grevistas. O primeiro depoimento foi do deputado Croacy de Oliveira. O parlamentar trabalhista reafirmou perante seus pares as declarações que já vinha fazendo, de que não era o responsável pela greve, como afirmava o delegado Oscar Klein, e que os verdadeiros culpados eram as autoridades governamentais que espalharam “o terror e o medo entre a humilde classe dos ferroviários”¹⁶

Neste mesmo dia, Aldo Sirângelo, chefe de polícia do estado, enviou ao delegado regional Policarpo Santos um telegrama onde “cientifica que as manifestações do deputado Croacy Oliveira não representam o pensamento do governo relativamente à greve dos

¹⁴ Ibid., p. 6.

¹⁵ Calcula-se, de acordo com as informações levantadas nas fontes, que aproximadamente quatro dos cinco mil ferroviários de Santa Maria aderiram à mobilização.

¹⁶ *A Razão*, 8/5/1954, p. 6.



ferroviários. Afirma ainda que “o governador Ernesto Dornelles, face à conduta do referido parlamentar, o responsabiliza de público pelas consequências que advierem de sua atitude”.¹⁷

Em entrevistas ao jornal *A Razão*, Oscar Klein e Croacy de Oliveira voltaram a se acusar. Klein declarou que “o único responsável por não estar ainda resolvida a greve dos ferroviários é o deputado Croacy de Oliveira.” Em resposta, o deputado destacou que quando chegou a Santa Maria o ambiente que havia encontrado era de terror. Considerou incrível que em um regime democrático, agentes do governo “penetrassem armados até de metralhadoras portáteis em um recinto fechado onde reuniam com autorização da polícia, 4 mil ferroviários para debater os seus problemas”.¹⁸

No dia 11, domingo à tarde, estiveram reunidos na Sociedade Concórdia o advogado Menna Barreto, a comissão de greve, agora liderada por Adão Marques da Rosa¹⁹, o major Pessoa, representando o general Osvino Ferreira Alves, e o engenheiro Odon Venturi, em nome da direção da Viação Férrea. No encontro, uma nova proposta foi feita pela comissão: a) pagamento imediato de um abono de emergência (a contar de 1º de janeiro) de Cr\$300 cruzeiros a todos os ferroviários que recebem menos de Cr\$ 3.100 cruzeiros, até que os ferroviários venham a ser beneficiados com o pagamento dos novos vencimentos decorrentes da equiparação aos recentes níveis do salário mínimo; b) pagamento do mesmo abono aos demais ferroviários que ganham entre Cr\$ 1.800,00 a Cr\$ 3.100,00, até o início da vigência do plano de reclassificação; c) pagamento dos dias de greve e, finalmente, compromisso do poder público de não exercer qualquer represália contra os ferroviários por motivo de greve.

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

A CPI, encerrada no domingo, ouviu os integrantes do comitê de greve, que afirmaram terem sido coagidos pelas autoridades policiais, acrescentando que o manifesto de pedido de volta ao trabalho fora ditado pelo delegado Oscar Klein e datilografado pelo inspetor Coelho.²⁰

¹⁷ Ibid., p. 6.

¹⁸ Ibid., p. 2. Cabe ressaltar que, não conseguimos identificar que assembleia seria esta referida por Croacy de Oliveira.

¹⁹ Essa troca no comando da comissão de greve não ficou esclarecida. Embora não saibamos se Nelson Germano Witzel continuou integrando o movimento, cabe salientar que o fato de ser militante do Partido Social Democrático (PSD) poderia ser visto como um elemento complicador nas tratativas entabuladas com representantes petebistas do governo estadual.

²⁰ *A Razão*, Santa Maria, 11/5/1954, p. 6.



4 - Depois de Dez Dias de Paralisação...

No décimo dia de greve, o jornal *A Razão* destacou que esta mobilização “é um dos maiores movimentos paredistas que já afetaram a VFRGS em toda a sua história”.²¹ Desde a chegada a Santa Maria dos deputados petebistas José Diogo Brochado da Rocha, ex-diretor da Viação Férrea e homem próximo dos ferroviários, e Waldemar Rodrigues da Silva, também ferroviário, a expectativa pelo final da greve aumentou consideravelmente. Brochado da Rocha declarou ao jornal que “os entendimentos se estão processando com a marcha feliz que a mim e ao senhor Waldemar da Silva pareceu possível, esperando que até a amanhã, quinta-feira, cheguem a uma conclusão feliz que ponha termo ao movimento grevista”.

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

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

²¹ *A Razão*, Santa Maria, 13/5/1954, p. 6



- c) abertura, oportunamente, de crédito especial para o pagamento das diferenças aludidas correspondentes a 1952 e 1953, em nova Lei que preverá os recursos necessários à cobertura da despesa;
- d) garantir, por diferença de proventos e vantagens resultantes da Lei 2.148;
- 6º - Pagamento imediato aos aposentados dos proventos, diferenças de proventos, e acréscimo de 70% sobre os proventos, desde que suas apostilas estejam devidamente legalizadas;
- 7º - Pagamento dos avanços atrasados de uma só vez com os vencimentos deste mês;
- 8º - Preparo pela Viação Férrea de um mínimo de 300 processos de cálculo de diferença de proventos e de acréscimo de 70% sobre os proventos do mês.
- 9º - Envio do Plano de Reclassificação de Cargos e funções do pessoal à Assembleia Legislativa, dentro do prazo máximo de 60 dias, para pronta discussão e votação.

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

No final do movimento, ficou definido que a comissão de greve estava autorizada a não trabalhar para acompanhar a finalização do acordo. Em 15 de maio, os representantes da categoria anunciaram que já havia entrado na Assembleia um projeto de lei que “dotará o Poder Executivo de meios para pagar as vantagens relativas ao ano de 1954, decorrentes da Lei 2.148”.

Procurando ampliar o espaço de atuação do governo estadual, esta medida conciliatória de incorporar a comissão de greve ao processo de regulamentação formal de reivindicações acabou tendo curta duração. Em 15 de agosto, três meses após o final do movimento grevista, a comissão lançou um novo manifesto informando que, até o momento, apesar de serem atendidos em praticamente todos os pontos definidos no acordo com o governo, a principal reivindicação do grupo – a execução do Plano de Reclassificação de Cargos – não tinha sido concretizada.²²:

Segundo Maria Elizabeth Grimberg, apesar das demonstrações de força e combatividade da categoria, o governo estadual não respondeu às pressões até o final de

²² *A Razão*, Santa Maria, 14/5/1954, p. 6.



1954.²³ Embora não possa ser considerada uma vitória plena, a greve de 1954 trouxe ganhos imediatos à ferroviários, como o pagamento aos aposentados e pensionistas, o ressarcimento de salários atrasados e a extensão do novo salário mínimo aos que ganhavam menos de Cr\$ 3.100,00.²⁴

5 – Conclusão: um “Pacto” Trabalhista?

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

Embora seja visível a relação que o comitê de greve estabeleceu com políticos e entidades ligadas ao PTB, deve-se salientar a heterogeneidade que compunha a categoria. Como vimos ao longo do texto, havia ferroviários ligados a diferentes correntes partidárias. Portanto, não podemos tratar os ferroviários como “trabalhistas” de modo genérico, pois estaríamos cometendo dois erros: o primeiro é o de homogeneizar a categoria, desconsiderando as diversas correntes políticas que atuavam entre ela; e, segundo, compreender o trabalhismo como um conceito que designa uma doutrina política harmônica, coerente e uniforme. É necessário levar em conta a essa complexa teia de opções políticas e relações sociais que constituíram este movimento grevista.

Como segundo ponto, diante dos acontecimentos aqui relatados, outra questão pode ser levantada dentro do debate que vem marcando o debate historiográfico sobre o período da história brasileira que vai de 1945 a 1964: a noção de “pacto” trabalhista. É válido ressaltar que este conceito, proposto pela historiadora Angela de Castro Gomes, procurou romper com a noção de *populismo*, que predominou nas análises sobre a classe operária brasileira no pós-1930. Esta redefinição teórica procurou afastar o caráter de manipulação política associado ao

²³ GRIMBERG, Maria Elizabeth. **Movimento operário sindical e popular no Rio Grande do Sul, 1950-1954**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, PPG em Sociologia da UFRGS, 1982, p. 209.

²⁴ De acordo com FLORES, op. cit., p. 286, o Plano de Cargos foi implantado somente em 1957, pela portaria 512 emitida em 29 de junho daquele ano. Já a transformação da Viação Férrea em autarquia também teve início em 1957, mas se concretizou somente em 21 de maio de 1959, quando foi assinado o Termo de Acordo que determinou a reversão da ferrovia gaúcha para as mãos do governo federal.



populismo, colocando-se em favor de um olhar que compreendia os trabalhadores como sujeitos que realizam opções de acordo com os limites impostos por circunstâncias determinadas. O pacto era assim definido: “uma troca orientada por uma lógica que combinava os ganhos materiais com os ganhos simbólicos da reciprocidade, sendo que esta segunda dimensão que funcionava como instrumento integrador de todo o pacto”.²⁵

Embora fosse um exercício legítimo de interpretação, a obra sofreu diversas críticas. Uma delas recaiu sobre o fato de que a autora detém-se na análise da construção da palavra operária por parte do estado, sem levar em conta o processo de mobilização desenvolvido pelos trabalhadores durante o período, desconsiderando inclusive a violência perpetrada pelo regime político instaurado a partir de 1930.

Sob este ângulo, o episódio da greve nos oferece elementos para pensarmos esta relação entre governo e operários. Casos como a prisão de ferroviários no segundo dia do movimento, e a coação provavelmente cometida pelas autoridades policiais, obrigando a comissão de greve a assinar um pedido de volta ao trabalho, nos remetem ao caráter nada amistoso entre o poder público e os trabalhadores paredistas.

Como se sabe, a palavra “pacto” carrega diferentes significados, dentre eles os de concordância e acordo.²⁶ Ao retomarmos a série de arbitrariedades possíveis e cometidas por representantes do governo estadual, o conceito de pacto não serve para explicá-las. E se abandonarmos o seu uso, acreditamos que, mesmo assim, é possível vislumbrar o papel de sujeito assumido pelos ferroviários durante a luta pela concretização de suas reivindicações.

Ao fim e a o cabo, tanto a opção de explicar o processo histórico em questão através do conceito de *populismo*, enfatizando seu caráter manipulador, ou então através da noção de *pacto trabalhista*, que procura explicitar a relação de conveniência entre governo e trabalhadores, fica evidente que em nenhum dos casos tais análises podem estar dissociadas de um estudo concreto que lhes dê fundamentação. Como argumenta Alexandre Fortes, a simples substituição de um termo pelo outro pode nos levar “ao equívoco de tentar explicar elementos diferentes de um mesmo momento histórico por um único termo”.²⁷

²⁵ GOMES, Ângela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994, p. 164.

²⁶ HOUAISS, A. **Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa** 3.0. São Paulo: Objetiva, 2009.

²⁷ FORTES, op. cit., p. 438.



Referências Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

Recebido em Setembro de 2011
Aprovado em Outubro de 2011