

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Claudia Monteiro

**“FORA DOS TRILHOS”
AS EXPERIÊNCIAS DA MILITÂNCIA COMUNISTA
NA REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA (1934-1945)**

Porto Alegre
2007

Claudia Monteiro

**“FORA DOS TRILHOS”
AS EXPERIÊNCIAS DA MILITÂNCIA COMUNISTA
NA REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA (1934-1945)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof. Dra. Carla Brandalise

Porto Alegre
2007

Claudia Monteiro

**“FORA DOS TRILHOS”
AS EXPERIÊNCIAS DA MILITÂNCIA COMUNISTA
NA REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA (1934-1945)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra

Prof. Dr. Benito Bisso Schmidt

Prof. Dra. Regina Weber

*Aos velhos militantes comunistas da
Rede de Viação Paraná-Santa Catarina*

AGRADECIMENTOS

As pessoas que considero importante agradecer ao fim do mestrado fizeram parte da minha vida em diferentes momentos dos anos dedicados à pesquisa sobre os ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, cada uma está ligada a um tempo e um lugar específico, mas há algumas que superam esta delimitação, pois estiveram ao meu lado sempre, são para mim as pessoas mais importantes e especiais: minha mãe, meu pai e meus irmãos Fernando e Valéria.

Aos colegas do curso de graduação Hélio Campos e ao Fábio Pontarolo, em um primeiro momento, quando este trabalho era desenvolvido ainda em Guarapuava (PR), antes da seleção. Ao professor Edgar Gandra pelas orientações e incentivo desde o projeto inicial e durante todo o período de realização desta pesquisa.

Dedico um agradecimento especial ao Jonas Vargas por ter ajudado a carregar minhas malas e me recebido em sua casa quando mal me conhecia em meus primeiros dias de Porto Alegre. Sua amizade e sua dedicação à História sempre me inspiraram a persistir.

Dividindo comigo além do aluguel, as alegrias e as expectativas, agradeço ao acaso de ter conhecido a Érika Azevedo e por termos nos tornado grandes amigas.

Ao Bruno, Jéferson, Daniela, Alessandra e demais colegas da turma do mestrado pelas risadas, fofocas e momentos felizes passados em Porto Alegre.

Ao Sérgio e à Miriam pela “terna e eterna” amizade.

Aos professores do programa de pós-graduação da UFRGS, e especialmente à minha orientadora Carla Brandalise e ao meu co-orientador Benito Bisso Schmidt pelas contribuições fundamentais a este trabalho.

Aos funcionários do Arquivo Público do Paraná e da Biblioteca Pública do Paraná sempre dedicados, competentes e gentis.

Ao Dhyone pela revisão final do texto.

Aos colegas e aos meus alunos do curso de graduação em História, Campus de Irati (PR), da Unicentro (Universidade Estadual do Centro-Oeste) pelas discussões e pelo apoio imprescindível ao término desta dissertação.

Claudia Monteiro

RESUMO

Essa dissertação é sobre as trajetórias dos trabalhadores da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e suas lutas ocorridas entre os anos de 1934 e 1945, com ênfase nas experiências dos militantes ferroviários ligados à Aliança Nacional Libertadora (ANL) e ao Partido Comunista do Brasil (PCB). A pesquisa se baseou principalmente na documentação reunida pela Delegacia de Ordem Política e Social do Paraná (DOPS) e na produção da imprensa da época. Observamos que os ferroviários conseguiram afirmar sua capacidade de negociação no cenário público até meados da década de 1930: a escalada de greves e manifestações buscando a efetivação dos direitos trabalhistas demonstrava o empenho dos trabalhadores em não deixar que as leis ficassem somente no papel. Seguiu-se em 1935 a onda de repressão que negou este espaço público conquistado, condenando à prisão ou à clandestinidade as principais lideranças que haviam participado ativamente das ações coletivas dos ferroviários. A luta por reivindicações e as greves, depois de sancionada a “Lei de Segurança Nacional”, foram interpretadas como indícios de subversão e crime contra a ordem social e política. A partir de meados da década de 1940, a abertura política e a anistia permitiram que as manifestações políticas entre os ferroviários ressurgissem com uma nova força, ou seja, apesar das prisões e repressão à organização dos trabalhadores, podemos perceber uma continuidade nas lutas, nos discursos e nas práticas dos ferroviários durante todo o período analisado.

SUMÁRIO

Introdução.....p. 08

1. Capítulo 1

O militante na ferrovia..... p. 20

1.1 O operário militante: A trajetória do maquinista Claudemiro..... p. 21

1.2 A ferrovia como espaço de luta..... p. 30

1.2.1 O impacto da implantação dos trilhos no Paraná..... p. 31

1.2.2 A vida na ferrovia: o espaço de moradia, trabalho e militância..... p. 44

1.2.3 Conflitos, inimizades e delações entre os ferroviários..... p. 49

2. Capítulo 2

Trajетórias cruzadas: A greve de 1934.....p.55

2.1 A história de Yedo, um comunista confesso.....p. 55

2.2 Cenas da greve: A classe em ação.....p. 61

2.3 As conseqüências da greve de 1934.....p. 73

3. Capítulo 3

A repressão na RVPSC: o impacto da ditadura de Getúlio Vargas.....p. 76

3.1 A história do russo Jorge Herlain.....p. 77

3.2 A ação da polícia e a criação da DOPS no Paraná.....p. 83

3.3 A Aliança Nacional Libertadora (ANL) e o PCB no Paraná em 1935.....p. 88

3.4 O impacto dos levantes comunistas entre os ferroviários.....p. 96

3.5 A abertura política em 1945.....p. 101

Considerações finais.....p.105

Anexos.....p.109

Fontes e Arquivos pesquisados.....p.122

Referências Bibliográficas

Fontes Primárias.....p.126

Bibliografia geral.....p.127

INTRODUÇÃO

Graciliano Ramos denunciou na obra “Memórias do Cárcere” o sentimento de impotência e angústia que lhe inspirava a repressão do Estado Novo: “Numa perseguição generalizada, éramos insignificâncias, miudezas do organismo social”.¹ Ao analisarmos o período do primeiro governo de Getúlio Vargas ainda que nos seja exigido distanciamento frente à história de nossos personagens, mesmo assim, compartilhamos com Graciliano Ramos a vontade de denunciar e inevitavelmente nos deixamos identificar e simpatizar com os ferroviários perseguidos pela ditadura de Vargas.

Se a repressão foi realmente “generalizada” como afirmou Graciliano Ramos, esta é ainda uma discussão controvertida da historiografia,² no entanto, podemos constatar nos arquivos pesquisados a atenção redobrada dada às “miudezas do organismo social” nos anos da Era Vargas; os milhares de fichários e dossiês da Delegacia de Ordem Política e Social (DOPS) comprovam esta nossa afirmação. O que nos interessa nesta dissertação são exatamente os desconhecidos dos fichários, ou seja, as “insignificâncias” de Graciliano. Os ferroviários fichados podiam ser insignificantes em um contexto político mais amplo, mas tinham representatividade e importância no mundo do trabalho em torno da ferrovia.

O objetivo desta pesquisa é analisar a relação entre o trabalho e a atuação política na ferrovia, esta relação pode ser exemplificada nas trajetórias dos ferroviários comunistas da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS). Não pretendemos fazer uma avaliação somente do impacto das idéias do PCB (Partido Comunista do Brasil), reduzindo a ação dos militantes a deliberações partidárias, mas examinar as experiências vividas pelos ferroviários e os indícios das motivações que os levaram a agir coletivamente.

Os protagonistas desta história são, portanto, os militantes comunistas; eles têm vários rostos e diversas histórias, no entanto, mesmo quando focalizamos a trajetória de cada um, a noção de classe está presente, pois a classe surge, de acordo com a famosa

¹ RAMOS, Graciliano. *Memórias do Cárcere*. 31.ed. São Paulo: Record, 1994, p. 85.

² De acordo com Maria Helena Capelato os trabalhos sobre o Estado Novo se valem de conceitos diversos para definir a natureza do regime: populista, bonapartista, autoritário, fascista, totalitário. Esta autora concorda com a tese de inadequação do conceito de totalitarismo à caracterização do Estado Novo porque não ocorreu o monopólio absoluto do Estado no plano físico, jurídico e econômico; não houve uma repressão generalizada. CAPELATO, Maria Helena. “O Estado Novo: O que trouxe de novo?” In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves & FERREIRA, Jorge. (Org.) *O Brasil Republicano*. O tempo do nacional-estatismo: do início de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 3, p. 110.

definição de E. P. Thompson, “a partir de experiências vividas em comum”.³ Segundo Marcelo Badaró Mattos, o que Thompson chama de experiência diz respeito aos modos de vida e relações sociais, dentro e fora do mundo do trabalho.⁴ Para Emília Viotti da Costa a experiência inclui uma série de fatores, tais como, as relações e condições de trabalho particulares vivenciadas pela força de trabalho, a cultura que os trabalhadores trazem consigo e o rumo específico tomado pela luta ou confrontação no local de trabalho.⁵

Nos estudos sobre movimento operário é bastante conhecido o alerta de não se confundir o conjunto de trabalhadores com os militantes ou a classe com suas instituições.⁶ Isso não significa dizer que devemos abandonar o estudo sobre os dirigentes, os militantes ou as instituições operárias, pois seria “um novo tipo de reducionismo ao opor de forma dicotômica, indivíduo e classe, não militante e militante”.⁷ Se os militantes têm características específicas que os diferem do restante da classe, não podemos negar que eles também eram trabalhadores. Para Marco Aurélio Garcia, o militante não é um indivíduo abstrato que atua mecanicamente de acordo com a direção partidária, são pessoas concretas, de carne e osso “[...] portadores de valores éticos, de convicções políticas, de influências religiosas e refletem, no seu cotidiano, sua formação cultural, seus antecedentes familiares e um conjunto de ‘determinações’ que incidem na forma pela qual ‘aplicarão’ a ‘linha’ do partido na sociedade”.⁸ Os militantes “encontrados” a partir dos indícios dos arquivos nos remetem a esta idéia de múltiplas determinações que nos ajudam a compreender as ações daqueles indivíduos.

É importante esclarecermos que utilizaremos a noção de classe e não a de categoria, pois somente o fato de serem todos trabalhadores da ferrovia não é explicativo em si. Considerando as variáveis sócio-econômicas – setores de atividade, níveis de salários, hierarquias patronais – havia uma grande diferença de status, renda, exploração e

³ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, v.1, p. 10.

⁴ MATTOS, Marcelo Badaró. *Novos e velhos sindicalismos: Rio de Janeiro (1955-1988)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998, p. 27-28.

⁵ COSTA, Emília Viotti da. Experiência versus estruturas: novas tendências na história do trabalho e da classe trabalhadora na América Latina - O que ganhamos? O que perdemos? *História: Unisinos*, São Leopoldo, número especial, 2001, pp. 17-51, p. 29.

⁶ Ver HOBSBAWM, Eric. História operária e ideologia. In. *Mundos do Trabalho: novos estudos sobre história operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000; e HAUPT, Georges. Por que a história do movimento operário? *Revista Brasileira de História*, v.5, n. 10, março-agosto 1985, p. 208-231.

⁷ BATALHA, Cláudio. Vida associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do movimento operário. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 8, n. 8, dez. 1997, pp. 91-99, p. 91.

⁸ GARCIA, Marco Aurélio. O gênero da militância: notas sobre as possibilidades de uma outra história da ação política. *Cadernos Pagu*, v.8, n.9, 1997, pp.319-342. p. 322.

condições de vida entre um ferroviário da manutenção dos trilhos e outro da chefia administrativa da Rede, por exemplo. Ou seja, havia diversas situações de classe dentro de uma mesma categoria.

Max Weber conceitua classe como o grupo de pessoas que estão em uma mesma situação de classe caracterizada pela “[...] oportunidade de abastecimento de bens, posição de vida, destino pessoal resultado de uma determinada ordem econômica, da extensão e natureza do poder de disposição (ou da falta deste) sobre bens ou qualificação de serviço e da natureza de sua aplicabilidade para obtenção de rendas e outras receitas”.⁹ Para Weber, a relação entre indivíduos que vivem situações de classe distintas não leva, necessariamente, a uma luta;¹⁰ e também nem sempre a relação entre o chefe e o subordinado é antagônica, no caso específico por nós estudado, podemos confirmar este fato pela união ocorrida entre os ferroviários na greve de 1934. Além das diferenças dentro da hierarquia patronal, até quando os indivíduos ocupam o mesmo lugar na produção, não existe uma reação política ou uma identidade automática entre eles, ou seja, os comportamentos e as relações sociais não são resultados diretos da esfera técnica e produtiva do trabalho. A análise de Weber é importante por chamar a atenção para a heterogeneidade que existe nas categorias profissionais.

Mesmo havendo outros fatores além do econômico determinando as ações dos indivíduos, para Cláudio Batalha o trabalho é central, e talvez o principal elemento para a formação da classe.¹¹ O ofício do ferroviário exigia um árduo período de aprendizagem, os funcionários da RVPSC tinham seus empregos regulamentados, estabilidade e jornadas definidas, alguns tinham casas confortáveis em vilas operárias, tudo isso era motivo de orgulho. Estes fatores os diferenciavam dos demais trabalhadores e ajudavam a criar o sentimento de igualdade entre eles. Porém, Boris Fausto ressalta que muitas vezes a especialização de certas tarefas entre os ferroviários produzia conseqüências contraditórias. Se, por um lado, era instrumento de elevação salarial e de maior poder de barganha, por outro lado acentuava as divisões hierárquicas internas, acarretando conseqüências gerais bastantes negativas para o movimento operário.¹²

⁹ WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. 4.ed. Brasília: UnB; São Paulo: Imprensa Oficial, 2004, v.1, p. 199.

¹⁰ Id. *ibidem*, p. 200.

¹¹ BATALHA, Cláudio. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade? *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH, v.12, n.23/24, set/1991, ago/1992, pp.111-123, p. 121.

¹² FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito industrial (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1983. (Coleção

E. P. Thompson define a classe como “[...] uma categoria *histórica*, ou seja, deriva de processos sociais através do tempo”.¹³ É bem conhecida a crítica do autor aos modelos sociológicos que tratam a classe como categoria estática:

[...] as classes não existem como entidades separadas que olham ao redor, acham um inimigo de classe e partem para a batalha. Ao contrário, [...] as pessoas se vêem numa sociedade estruturada de um certo modo (por meio de relações de produção fundamentalmente), suportam a exploração (ou buscam manter poder sobre os explorados), identificam os nós dos interesses antagônicos, debatem-se em torno desses mesmos nós e, no curso de tal processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, vindo, pois, a fazer a descoberta de sua consciência de classe. Classe e consciência são sempre o último e não o primeiro degrau de um processo histórico real.¹⁴

A classe operária se materializa na ação coletiva, pois ela é constituída por pessoas que só podem fazer as coisas acontecerem coletivamente, isso requer organização, liderança, disciplina e coesão entre seus membros.¹⁵ Porém, a organização e a disciplina não são rígidas e nem impostas, são fruto do reconhecimento mútuo da necessidade da ação coletiva, sem uma organização formal é improvável que as ações da classe operária sejam eficazes, é preciso alguém capaz de exercer hegemonia, ou seja, é necessário que existam os militantes.

Especificamente sobre os militantes ferroviários da RVPSC, em um total de mais de 7.000 trabalhadores da Rede, apenas 16 foram presos por envolvimento direto com a Aliança Nacional Libertadora (ANL).¹⁶ Mas eles têm o papel de vanguarda, de minorias que nos momentos de maior efervescência política encontraram espaço para a militância. A partir das ações dos comunistas, podemos abordar vários aspectos daquele momento histórico e do cotidiano de vida e de trabalho. A noção de “cotidiano” nos remete ao lugar e ao tempo em que ocorrem as resistências organizadas ou espontâneas, o confronto com o sistema e a criação de redes de solidariedade; o cotidiano também pode ser considerado como “[...] um modo de existência em que o indivíduo cria relações na base de sua própria experiência, de sua possibilidade e ação”.¹⁷

Corpo e Alma do Brasil), p. 123.

¹³ THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 2001. p. 270.

¹⁴ Id. *Ibidem*, p. 274.

¹⁵ BATALHA, Cláudio. *Op. cit.*, p. 122.

¹⁶ Conforme dados do inquérito administrativo de 20 de novembro de 1935. Dossiê DOPS (Delegacia de Ordem Política e Social), Pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395. DEAP (Departamento de Arquivo Público do Paraná).

¹⁷ PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. *Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida*

Partindo destes pressupostos, esse trabalho contará com três capítulos.

No primeiro capítulo, analisaremos a militância e o mundo do trabalho do maquinista Claudemiro Batista, funcionário da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS), a partir da década de 1930. O objetivo é exemplificar a mescla verificada entre o operário e o militante político na trajetória deste maquinista, evidenciando as experiências de resistência apesar de todo o projeto de controle e disciplinarização, dentro e fora do espaço produtivo. A partir desta análise abordaremos questões relacionadas ao trabalho, à moradia e à militância em torno da ferrovia no território paranaense.

No segundo capítulo, focalizaremos as experiências que resultaram na greve ocorrida na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina em outubro de 1934. A greve subitamente materializou a classe ferroviária: uma personagem em cena se manifestando agressivamente. Porém, grandes greves não voltariam a acontecer nos anos seguintes. A classe se desarticulou e se tornou muito mais uma lembrança do que foi um dia do que uma realidade. Mesmo assim, ela terá um importante papel no restante desta história, pois guiará os passos de muitos militantes que sonham vê-la agir novamente. Para compreendermos o que tornava os trabalhadores coesos em um momento e os dispersava em outros, é necessário reconstituir o grupo a partir das relações que os ligam. Momentos conturbados como as greves ajudam-nos a reconstituir estas relações sociais, pois elas acentuam diversos conflitos e ligações entre os indivíduos.

No capítulo três, analisaremos como as mudanças desencadeadas na Era Vargas foram processadas em termos de experiência vividas pelos militantes. Fatos políticos nacionais, como a Intentona Comunista em 1935 e o Golpe do Estado Novo em 1937, influíram diretamente no movimento operário paranaense. Focalizar o impacto da democracia política, do golpe e da ditadura sobre os trabalhadores e tecer esta história em que sonhos, alegrias, vitórias, lutas, crenças estão intimamente atados a medos, incertezas, intrigas, ressentimentos, decepções, demonstra que a fronteira entre a história política, cultural e social pode ser mais tênue do que nos parece.

Em cada capítulo a ênfase recairá em um dos seguintes temas da história social do trabalho: formação da classe (cap. 1), ação coletiva (cap. 2) e o papel do partido político entre os trabalhadores (cap. 3). São temas relacionados entre si, um subentende o outro. A

greve de outubro de 1934 transformou-se em um marco, um referencial da existência da classe e crescente organização dos trabalhadores que se interrompe com a Lei de Segurança Nacional (1935) e o golpe do Estado Novo (1937). A partir dos anos quarenta, a abertura política e a anistia permitiram que as manifestações entre os ferroviários ressurgissem com uma nova força. Mesmo existindo rupturas e incertezas, podemos perceber uma continuidade nas lutas, nos discursos e nas idéias.

Portanto, esta é uma história sobre o movimento operário brasileiro, a militância comunista, a greve, o sindicato. Novamente falaremos de história social do trabalho, vista de baixo, rés-ao-chão: “Fenômenos maciços, [...] podem ser lidos em termos completamente diferentes se tentarmos apreendê-los por intermédio das estratégias individuais, das trajetórias biográficas, individuais ou familiares, dos homens que foram postos diante deles”.¹⁸ Alexandre Fortes e Antônio Luigi Negro chamam a atenção para os pontos positivos da escala micro-histórica na historiografia sobre o movimento operário brasileiro:

Os resultados obtidos abrem opções para se repensar os grandes temas dentro de universos concretos, revelando problemas e possibilidades desconhecidos ou evidenciando redes de relações antes ignoradas, [...] a escala micro-histórica não será descartada tão facilmente, pois ela limita o objeto de pesquisa para atingir aquilo que a visão distanciada não permite enxergar.¹⁹

Dizendo de outra forma, buscamos nesta dissertação analisar um processo dinâmico por intermédio das estratégias individuais, articulando ações humanas, condicionamentos e as possibilidades dos indivíduos como resultados do compromisso entre um comportamento subjetivamente desejado e aquele socialmente exigido.²⁰

O problema principal está em como delimitar os protagonistas. Carlo Ginzburg nos previne que “uma investigação que seja ao mesmo tempo qualitativa e exaustiva apenas poderá tomar para exame entidades numericamente circunscritas”.²¹ Quais seriam os casos mais significativos e relevantes? Como escolher os personagens?

¹⁸ REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p. 13.

¹⁹ FORTES, Alexandre & NEGRO, Antônio Luigi. Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil. *Trajetos*, Revista de História UFC. Fortaleza, v.1,n.2, 2002, pp.25-49. p. 36.

²⁰ LEVI, Giovanni. *A herança imaterial*. Trajetória de um exorcista no Piemonte do Século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, p. 46.

²¹ GINZBURG, Carlo. O nome e o como. In: *A micro-história e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, p. 176.

Quando trabalhamos com fontes da repressão, no caso desta dissertação, com o acervo da Delegacia de Ordem Política e Social do Paraná (DOPS-PR), acabamos por incorporar a lógica da polícia e assumimos como significativos os “nomes” mais freqüentes nas investigações. Há “nomes” que insistem em aparecer, que nos perseguem e que não temos como ignorar. Estas pessoas estão presentes nas fontes devido a ocasiões ímpares. Elas aparecem somente porque suas vidas adquirem visibilidade através do Estado e da repressão, “sendo grupos minoritários, por definição excepcionais, dado que se trata de indivíduos que se revoltam contra os comportamentos e as crenças da maioria”.²² Porém, isto não impede que estes casos marginais “funcionem como sinais ou indícios de uma realidade oculta”.²³

A realidade oculta que podemos perceber no Paraná é um ambiente de agitação e militância política ainda pouco conhecido. O que vemos são mobilizações, greves, grupos se organizando em sindicatos, ligas e associações muitas vezes clandestinas, militância de esquerda e direita, comícios em portas de fábricas, distribuição de panfletos, disputas eleitorais acirradas, enfim, um cenário onde as questões e discussões políticas tinham um papel de destaque.

O arquivo da DOPS no Paraná não é somente o resultado de uma prática obsessiva da polícia, mas não há dúvidas de que as fontes não devem ser analisadas como uma “mina de verdades puras e cristalinas”.²⁴ Quanto ao uso do acervo policial para a escrita da história, Thompson, na análise relativa às ações do movimento luddita na Inglaterra, chama a atenção para a lógica da repressão: “A insatisfação tem de ser cercada e isolada; isso seria possível levantando sobre ela a suspeita de uma conspiração [...] atribuindo-lhe intenções insurrecionais e violentas. [...] Num certo sentido o Governo precisava de conspiradores para justificar a manutenção de uma legislação repressiva”.²⁵ Temos aí um problema: a credibilidade destas fontes já que as conspirações da polícia podem ter levado à falsificação de provas e de acusações. Um contraponto deste fato era o interesse em se obter informações precisas. Podemos considerá-las como uma espécie de espelho

²² STONE, Lawrence. *Prosopography. Daedalus*. n. 100, 1971, pp. 46-79, p. 46.

²³ GINZBURG, Carlo. *Op. cit.*, p. 177.

²⁴ FONTES, Paulo & NEGRO, Antônio Luigi. *Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia. O acervo do DEOPS paulista e o movimento sindical*. In: AQUINO, Maria A. de (Org.) *No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado: Imprensa Oficial, 2001. (Dossiês Deops – SP: radiografias do autoritarismo republicano; v. 1), p. 179.

²⁵ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: A força dos trabalhadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, v.3, p. 47.

deformador que, muitas vezes, interpretavam como criminosas atividades inocentes além de deixarem de relatar muitos fatos. Parece, no entanto, impossível que seja simplesmente invenção da polícia um segundo tipo de documentação, composta de cartas, bilhetes, anotações, atas sindicais, cadernetas pessoais, listas de nomes, impressos vários, correspondência apreendida, fotos, estatutos e documentos de sindicatos, ofícios, panfletos de todos os tipos, convocações para encontros e reuniões, relatórios de atividades das associações, ou seja, uma infinidade de “falas” de homens e mulheres comuns que viviam no mundo vigiado da Era Vargas.

Quem eram estas pessoas? De onde vinham e o que faziam?

Para a polícia, “o que importava era revelar a identidade”,²⁶ para nós historiadores, este intuito policial em identificar as ações dos militantes por longos períodos nos possibilita reconhecer pessoas acompanhando-as no tempo e no espaço, revelando a tessitura de redes de relações sociais que através de um estudo macro-histórico, talvez não perceberíamos.²⁷

Perseguir trajetórias, muitas vezes, contraria opiniões apriorísticas que temos quando vamos aos arquivos. Vários são os exemplos encontrados que não se enquadram em nosso estereótipo do militante ideal da esquerda ou da direita. Devemos ter em mente que não há qualquer correspondência automática e excessivamente direta entre os discursos de partidos políticos e as ações dos militantes ou, em termos mais gerais, entre discursos e práticas. Nós mesmos agimos contraditoriamente e seria ilusão exigirmos de nossos personagens uma trajetória linear com um sentido estabelecido e um caminho coerente.²⁸

²⁶ FORTES, Alexandre & NEGRO, Antonio Luigi. Esquerda e direita: fontes nacionais para a história social. *Métis: história & cultura*. v.3. n. 5, jan/jun. 2004, pp. 11-29, p. 22.

²⁷ As explicações macro-históricas muitas vezes falham na medida em que enfatizam a coerência dos sistemas e normas: “o mundo social não é perfeitamente integrado, [...] todos os sistemas e normas são fraturados por incoerências. Nessa perspectiva, um comportamento não é mais a consequência mecânica da obediência a uma norma [...] sua explicação impõe que se leve em consideração a posição particular de cada membro da população estudada”. ROSENTAL, Paul-André. Fredrik Barth e a micro-história. In: REVEL, Jacques (Org.). Op. cit., p. 156-158.

²⁸ Pierre Bourdieu alerta sobre a ilusão de se considerar a vida de uma pessoa como um conjunto coerente orientado com um sentido dado *a priori* e uma trajetória linear sem levar em conta as redes de relações sociais: “Tentar compreender uma vida como uma série única e por si suficiente de acontecimentos sucessivos, sem outro vínculo que não a associação a um ‘sujeito’ cuja constância certamente não é senão aquela de um nome próprio, é quase tão absurdo quanto tentar explicar a razão de um trajeto no metrô sem levar em conta a estrutura da rede, isto é, a matriz das relações objetivas entre as diferentes estações”. BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). *Usos & abusos da história oral*. 5.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p. 189.

A documentação da Delegacia de Ordem Política e Social do Paraná, principal acervo desta pesquisa, foi disponibilizada ao público, a partir de 1991. Naquele ano foi assinado, pelo então governador do Estado, Roberto Requião, o decreto nº 577, que transferia para o Departamento de Arquivo Público (DEAP) em Curitiba, o arquivo da extinta Delegacia de Ordem Política e Social do Paraná (DOPS-PR).

Este arquivo é composto por 47.423 fichas de indivíduos investigados pela polícia política, 2.377 pastas com dossiês separados por temas, 3.376 pastas com dossiês relacionadas aos indivíduos, compreendendo o período de 1920 a 1989.²⁹ Seu valor para a história do Paraná é incalculável, pois se trata de um importante subsídio que nos permite compreender os movimentos populares e políticos e as ações de pessoas comuns que, por terem suas vidas e sua privacidade invadidas pelas investigações, acusações e prisões, nos fornecem evidências de seus atos. Ironia do destino, as fontes da repressão são as fontes históricas mais democráticas por detalharem as ações de pessoas desconhecidas da “grande história”.

Em função da especificidade de sua atuação, a DOPS possuía características bastante peculiares em comparação com outras organizações policiais: as investigações giravam em torno do arquivo, dependia dele para poder funcionar uma vez que lidavam basicamente com o gerenciamento de informações. Essa documentação se apresenta, não por divisões administrativas, mas por assuntos e indivíduos.

As divisões por assuntos são denominadas “Pastas temáticas”. O foco da ação dos investigadores se deslocava de acordo com a conjuntura política e social vivida; no entanto, havia alvos permanentes como, por exemplo, os comunistas. Somente sobre o PCB, encontramos 78 pastas, sem contar os dossiês alusivos às várias organizações investigadas devido ao envolvimento com o comunismo (sindicatos, ligas camponesas, círculos operários e diretórios acadêmicos).

Nas pastas individuais encontramos o histórico das ações do investigado, relatadas a partir de recortes de jornais e através de relatórios produzidos por agentes infiltrados entre os trabalhadores. Esses relatórios versam sobre greves, sindicatos e ações coletivas. Há também pertences pessoais, como fotos, bilhetes, panfletos, orações, livros, revistas, cartas, atas de reuniões sindicais, etc. Esta documentação produzida pelos investigados,

²⁹ Segundo informações do Arquivo Público do Paraná estes dados são aproximados, lembrando que o acervo da DOPS está sendo catalogado, por isso esses números podem aumentar até a finalização da conferência e da revisão. Para mais informações sobre o arquivo acessar a página da Internet: www.pr.gov.br.

mas selecionadas como “provas” pelos agentes da repressão, é a mais interessante na medida em que mostra como pensavam e como agiam as pessoas comuns.

O acervo possui também 47.423 fichas individuais. Geralmente estas fichas remetem a alguma pasta individual ou temática. As informações contidas nas fichas são a identificação do investigado, a filiação, o cônjuge, a profissão, o local onde trabalhavam e o histórico de atos considerados subversivos.

Devemos levar em conta que o olhar da repressão foi dirigido para determinados setores vistos como mais perigosos, realizando uma vigilância desigual sobre a sociedade. A polícia podia ser muitas vezes obsessiva e talvez tenha exagerado sobre o perigo que representavam certos indivíduos e organizações, como foi provavelmente o caso dos 16 ferroviários paranaenses presos. No entanto, a documentação produzida pelos investigadores da polícia e também o material produzido pelos próprios trabalhadores e suas organizações nos permite vislumbrar uma rede de relações sociais.

A análise da relação entre trabalho e militância a partir do acesso à documentação da polícia política nos permitiu também relatar parte das ações dos militantes e demonstrar como a produção e a divulgação das idéias e dos discursos estavam imbricadas nos processos históricos. Nesta dissertação tentamos demonstrar que os militantes ligados diretamente às organizações políticas tiveram um papel de vanguarda na greve de 1934, pois articulavam as insatisfações gerais dos trabalhadores a um discurso político com objetivos esclarecidos e estratégias de luta (organização em sindicatos, propaganda panfletária, assembléias, greves, etc).

Para o filósofo Cornelius Castoriadis, a separação entre as lutas consagradas às reivindicações e às formas de organização dos trabalhadores daquelas relativas à organização política dos militantes e do Partido Político apresenta muito mais inconvenientes do que vantagens, pois as duas são inseparáveis. Também “não podemos aceitar as separações entre ‘situação objetiva’ do proletariado, sua ‘consciência’ e seus ‘atos’ e sua posterior recomposição sob a égide da causalidade/ finalidade”, como se as idéias fossem na história significações fechadas, bem distintas e bem definidas, resgatadas nos momentos oportunos com finalidade explícita.³⁰

Os militantes certamente não tinham tanta clareza e consciência das idéias que defendiam. As idéias tinham força e energia para empolgar os trabalhadores não somente

³⁰ CASTORIADIS, Cornelius. *A experiência do movimento operário*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 55.

pela lógica ou racionalidade do discurso, mas por serem defendidas por pessoas de “carne e sangue”, inseridas nos processos históricos, ligadas por laços de afetividade e de amizade aos demais trabalhadores. A trajetória de vida e de trabalho de cada um deles tinha influência fundamental na repercussão dos discursos: “A transmissão da ideologia não ocorre apenas de maneira formal, durante greves e agitações, tampouco ocorre apenas nos espaços sindicais ou suas federações. A organização operária encontra espaço fértil também em volta da mesa de bares, dos cafés, no interior das casas e das pensões”.³¹

Na bibliografia analisada sobre a Era Vargas, em pesquisas cujo foco são a liberdade de ação dos militantes e a reconstituição do cotidiano dos homens comuns: por exemplo, o livro de Jorge Ferreira, “Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular”³² - temos a impressão, que o regime de Vargas não foi tão autoritário e violento quanto nos parece ser nas pesquisas que focalizam as prisões e o aparato repressivo, por exemplo, o trabalho de Elizabeth Cancelli, “O mundo da violência: a polícia na Era Vargas”.³³ Por isso, na presente pesquisa, procuramos um meio termo, através da articulação da análise das experiências dos militantes políticos, vividas no cotidiano de trabalho, com o contexto político nacional, pois os desdobramentos das campanhas eleitorais ocorridas no ano de 1934, o surgimento da Aliança Nacional Libertadora, o deflagrar dos levantes comunistas, o Golpe do Estado Novo, a abertura em 1945 e a legalização do PCB tiveram impacto na vida e na trajetória daqueles militantes.

Buscou-se neste trabalho, a partir das narrativas das várias histórias dos ferroviários, vislumbrar e compreender o entrelaçado de diversas conjunturas da época destacando o papel da liberdade e da repressão na trama das relações sociais tecidas na Era Vargas. Mas de maneira alguma tivemos a pretensão “neo-racionalista” de explicar e reconstituir todas as cadeias de causalidade que, a partir das escolhas dos indivíduos, produzem as formas sociais; posição atribuída aos trabalhos de micro-história e criticada pelo historiador Paul-André Rosental.³⁴ Também não abordamos a discussão sobre o método prosopográfico, pois a nossa intenção não foi fazer uma biografia coletiva e nem uma investigação

³¹ BILHÃO, Isabel Aparecida. Família e movimento operário: a anarquia dentro de casa. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre: PUCRS, n.22,v.2, dez/1996, p. 209.

³² FERREIRA, Jorge. *Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

³³ CANCELLI, Elisabeth. *O mundo da violência: a polícia na Era Vargas*. Brasília: UnB, 1993.

³⁴ ROSENTAL, Paul-André. Construir o “macro” pelo “micro”: Fredrik Barth e a micro-história. In: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p. 152.

completa sobre a vida daqueles indivíduos, o nosso foco foi somente a trajetória de militância política.

Em tempos como o nosso, de ceticismo, este trabalho talvez tenha uma motivação nostálgica: objetiva mostrar lutas, feitas não só de idéias racionais, mas principalmente de sonhos e utopias. O resultado desta dissertação é um relato sobre tentativas frustradas e decepções, no entanto, podemos dizer que são nos anos do Estado Novo, no momento de maior repressão, que os trabalhadores começam a perceber o quanto é importante a democracia, a utilização dos meios legais de reivindicação e a ação coletiva organizada.

CAPÍTULO 1

O militante na ferrovia

O “protagonista” deste capítulo é o maquinista Claudemiro Batista e o “enredo” é a sua atuação política na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS) a partir da década de 1930. Nosso objetivo é mostrar que apesar do projeto de controle e disciplinarização devido à aplicação de princípios racionais e científicos para gerir o processo de trabalho na ferrovia³⁵ e fora do espaço produtivo, através do “saneamento ideológico” da DOPS (Delegacia de Ordem Política e Social) e dos governos populistas, visando “domesticar as massas”,³⁶ na prática esses projetos não impediram a ação de elementos como Claudemiro, gerando uma tensão entre discurso das autoridades e vontade individual.

Através da análise desta trajetória podemos abordar questões gerais relacionadas ao trabalho, à moradia, à militância e à conjuntura política da época, refletindo sobre a natureza da ação coletiva dos populares que, de acordo com E. P. Thompson, surge tendo como base a “conjunção entre as injustiças sofridas pela maioria e as aspirações articuladas pela minoria politicamente consciente”.³⁷ O maquinista Claudemiro Batista fazia parte desta minoria: as experiências como militante do Partido Comunista e trabalhador da ferrovia o fez sentir a necessidade de articular o seu discurso com as lutar pelas reivindicações operárias, mas de maneira alguma o consideramos como um indivíduo que representa a sua classe como um todo.³⁸

³⁵ Tema analisado por vários pesquisadores, entre outros podemos citar: SEIGNINI, Liliane R. P. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982; RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985; MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovias e ferroviários: a politização do processo de trabalho (1920-1940)*. *Revista História*, São Paulo, v.9, n.9, 1990, pp. 23-37; HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. São Paulo: Cia das Letras, 1991; HARRES, Marluza M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho. VFRGS 1920-1942*. Porto Alegre: 1992. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Rio Grande do Sul; CANDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926)*. *Trajeto*: Revista de História UFC. Fortaleza, v.1, n.2, 2002. pp.83-101; MAIA, Andréia Casa Nova. *Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais*. *História*, São Paulo, n. 21, 2002, pp. 129-161.

³⁶ Expressões utilizadas por CANCELLI, Elisabeth. *O mundo da violência: a polícia na Era Vargas*. Brasília: UnB, 1993 e CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. *O Estado Novo, o DOPS e a ideologia da segurança nacional*. In: PANDOLFI, Dulce (Org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999, respectivamente.

³⁷ THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, v.1, p.185.

³⁸ Para uma discussão mais aprofundada sobre a representatividade do indivíduo e o uso das trajetórias de vida na escrita da história ver: SCHMIDT, Benito Bisso. *Em busca da terra da promessa: a história de dois líderes socialistas*. Porto Alegre: Palmarinca, 2004.

1.1 O operário militante: A trajetória do maquinista Claudemiro

Em meados da década de 1930, Claudemiro Batista conduzia a sua locomotiva, assim como a vida, suas viagens possuíam curvas, aclives, declives e às vezes, acidentes inesperados no percurso. Além dos vagões do trem, seu coração também ia carregado de uma carga para ele muito valiosa feita de ideais e sonhos.



Foto de Claudemiro Batista. Fonte: Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, Departamento de Arquivo Público do Paraná - DEAP.

Membro do Partido Comunista do Brasil (PCB), considerado importante pelos camaradas por ter ligações com elementos do sindicato dos ferroviários, que não eram comunistas mas simpatizavam com a Aliança Nacional Libertadora (ANL), o maquinista foi descrito em um documento encontrado pela polícia no arquivo do Comitê Central do PCB como um sujeito que tinha “cerca de 30 anos, branco, não grande figura, cabelos pretos penteados com separação de lado, usava bigode, vestindo geralmente escuro, tipo empregado de comércio médio”.³⁹ Alguns cuidados precisavam ser tomados para tratar com ele de assuntos políticos: não convinha procurá-lo de dia e nem na presença da sua esposa.⁴⁰ Estas medidas são facilmente compreensíveis: durante o dia Claudemiro deveria estar a serviço da ferrovia e um eventual contato lhe renderia complicações enquanto operário e militante, pois este ambiente, constantemente vigiado, não era somente o local de onde ele tirava o seu sustento e da família, mas também seu campo de atuação política. Quanto à esposa, se considerarmos todos os percalços e dificuldades financeiras sofridas

³⁹ Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.5, Departamento de Arquivo Público do Paraná - DEAP. (20 de março de 1940). As citações referentes à documentação da DOPS estão transcritas com a atualização e correção da ortografia, mas procuramos não alterar o sentido e o estilo do texto original.

⁴⁰ Idem.

pela família no período em que o maquinista esteve preso,⁴¹ além da angústia frente a possibilidade de ter um ente amado sendo maltratado no cárcere, podemos compreender seus motivos em não gostar do envolvimento do marido com o Partido.

Claudemiro tinha uma posição estratégica na ferrovia por conseguir estabelecer ligações com companheiros em diferentes cidades. Ser maquinista, além da mobilidade, proporcionava-lhe uma certa estabilidade, pois era um trabalhador qualificado de difícil reposição, tanto que, mesmo depois de ficar preso e afastado por um ano e seis meses do serviço nos anos da ditadura de Getúlio Vargas, foi reintegrado na Rede e retomou o seu antigo posto. A importância da mobilidade para sua atuação política dentro da Viação evidencia a mescla entre o operário e o militante político, ou seja, Claudemiro usa as características do trabalho de maquinista para atuar politicamente. Em um inquérito administrativo realizado pela Superintendência da Rede em 1949 sobre propaganda de elementos comunistas referente ao movimento em defesa da paz, há uma nota sobre a atuação de Claudemiro demonstrando preocupação por ele ser maquinista: “Ocupa um cargo, que muito se presta para as ligações com a linha e a condução de propaganda”.⁴²

Em suas idas e vindas, Claudemiro dedicou grande empenho na defesa das reivindicações dos ferroviários e da causa comunista; sua ação foi motivo de preocupações tanto para a Superintendência da RVPSC quanto para a DOPS. A presença de seu nome nos documentos reunidos nos arquivos da DOPS é marcante; neles encontramos informações sobre sua militância no longo período de mais de cinquenta anos que vai de 1932 até 1981. A lealdade ao Partido rendeu-lhe até elogios do Comitê Central do PCB em 1937: “não abafou na prisão”.⁴³ Cumprir sua pena na Casa de Detenção no Rio de Janeiro e depois na Colônia Correccional de Ilha Grande, prisões que se tornaram famosas como sendo as mais funestas do Estado Novo, e mesmo assim não abandonar seus ideais demonstrava muita convicção política.⁴⁴

⁴¹ Foi preso e fichado pela primeira vez por desenvolver atividades comunistas na Rede de Viação em janeiro de 1936, e liberado somente em junho de 1937. Idem, p.2.

⁴² Dossiê DOPS, “Rede Ferroviária Federal”, n.1692a, top. 202, período: 1941-1975, p.141, DEAP.

⁴³ Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.6, DEAP.

⁴⁴ Um relato de cunho acadêmico sobre a violência, a tortura e as terríveis condições destas prisões é feito por CANCELLI, Elisabeth. *O mundo da violência: a polícia na Era Vargas*. Brasília: UnB, 1993. Mas a fama destas prisões advém do relato psicológico e intimista de Graciliano Ramos na sua obra autobiográfica “Memórias do Cárcere”. A descrição que faz sobre a Casa de Detenção no Rio de Janeiro e a Colônia Correccional de Ilha Grande é uma denúncia perturbadora da total ausência de respeito à dignidade humana ocorridas nas prisões do Estado Novo. Graciliano nos descreve inclusive os ferroviários paranaenses que estiveram com ele no cárcere (pelos nomes, os mesmos personagens da nossa investigação). RAMOS, Graciliano. *Memórias do Cárcere*. São Paulo: Record, 1987. Analisaremos as prisões efetuadas pela DOPS

As informações sobre as ligações entre Claudemiro Batista e o Comitê Central do PCB foram confirmadas quando a polícia civil do Distrito Federal, Departamento Especial de Segurança Política e Social, no ano de 1940, conseguiu efetuar no Rio de Janeiro a prisão de vários dirigentes importantes do PCB, com a apreensão de duas tipografias, mimeógrafos, máquinas, aparelhos de rádio, farto material de propaganda e todo o arquivo secreto do Partido. O delegado da DOPS do Estado do Paraná recebeu as anotações encontradas nos arquivos do PCB precedidas de conselhos para que ele utilizasse o mesmo método da polícia do Distrito Federal: aproveitar as ligações e senhas conseguindo uma rápida infiltração e a identificação do maior número possível de elementos.⁴⁵ Convém observar que foram informações produzidas pelos próprios militantes comunistas; segundo o delegado, o documento estava transcrito “ipsis literis”. Sobre os membros de confiança do PCB entre os ferroviários de Curitiba encontramos a seguinte descrição:

CURITIBA: Claudemiro Batista, membro do B. da c. até nov. de 35, ativo, não abafou na prisão, importante por suas relações com os elementos não com., mas chegados à ANL, que em 35 estiveram a testa do sindicato, como Cabezon, Bretas, Garret, e outros. Morava à rua Silva Jardim 516 ou 526, rua das oficinas ferroviárias. Não convém procurar de dia, nem tratar assunto na presença da mulher. Cerca de 30 anos, branco, não grande figura, cabelos pretos penteados com separação de lado, usava bigode, vestindo geralmente escuro, tipo empregado de comércio médio. Pode também ser procurado por intermédio de João Lucinda (João Kirilo) ou Francisco Paciornik. Lucinda era trabalhador das oficinas ferroviárias do Paraná, gosta de cachaça, faz quase nada, mas é honesto e agüentou firme na prisão. Tomar dele ligação entre outros, um velho simpatizante de nome italiano, que mora pouco acima da casa dele, e um ferroviário, do p., de nome polaco, que mora na primeira rua paralela à dele, e que é, a Saldanha Marinho, 1023, homem de certa idade, ar bondoso, fala baixo, veste geralmente brim barato, é conveniente não falar do assunto na presença da sogra ou da mulher. (Pela descrição trata-se do mesmo João Kirilo ou João Lucinda). [...] Walfrido Soares (trata-se de Walfrido Soares de Oliveira) ex-bibliotecário do sindicato, trabalhador das oficinas, jovem ativo, inteligente, de grandes possibilidades.⁴⁶

Neste documento, temos informações referentes às relações de Claudemiro com a família e os colegas do trabalho e do sindicato, o lugar onde morava e julgamentos do Comitê Central sobre o valor dos membros locais do Partido. Estas descrições detalhando a aparência e as vestimentas dos indivíduos serviam para que o militante pudesse identificar os companheiros do partido sem levantar suspeita, além disso, usavam senhas e códigos de

nos anos que se seguiram aos levantes comunistas de 1935 no terceiro capítulo deste trabalho.

⁴⁵ Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.4, DEAP.

⁴⁶ Idem, p.5.

identificação entre eles. Os nomes escritos entre parênteses provavelmente devem ser observações dos investigadores da DOPS.

Em meados da década de 1940, com o fim da Segunda Guerra Mundial e do Estado Novo, ocorre a condenação pública aos regimes fascistas. Ser comunista passará a ter uma nova e positiva conotação, pois a participação da União Soviética foi fundamental para a vitória dos aliados na guerra; o PCB legalizado poderá enfim atuar publicamente. Ter lutado contra a ditadura assumia nesta conjuntura ares heróicos, motivo de orgulho para o militante que mesmo sendo perseguido não havia abandonado os ideais como foi o caso de Claudemiro. No breve histórico contido em sua ficha na DOPS há referências ao destaque dentro do Partido no ano de 1945:

Funcionário subalterno da RVPSC, foi sempre um elemento ativo do comunismo naquela ferrovia, sem cultura, demonstrou no entanto arraigadas convicções políticas, tanto que preso em 1936 e solto em junho de 1937 não abandonou suas idéias comunistas. Era então um elemento de ligação entre os comunistas e aqueles que pertenciam à Aliança Nacional Libertadora e não eram filiados ao PC. Quando descoberta no Rio a trama comunista a polícia do Distrito Federal encaminhou a esta Delegacia, entre outras, a informação de que o fichado era elemento útil ao PC, conforme havia sido constatado nos arquivos daquela organização. Extinto o partido comunista e organizado mais tarde em substituição o Comitê Nacional de Organização Progressista, deu-lhe o fichado, todo o apoio neste Estado. Essa sua firmeza de convicções, que levou em 1937 o PCB a declarar que não havia ele 'abafado' na prisão, deu-lhe em 45, quando da reorganização do partido, certa situação de destaque, principalmente porque essa reorganização se fez tendo em vista a necessidade de colocar a frente do movimento elementos que, pelo seu passado, não provocassem qualquer suspeita. Organizado o Comitê Municipal do PC de Curitiba foi o fichado designado para encarregado de organização.⁴⁷

De acordo com o relato contido na ficha criminal de Claudemiro, ele finalmente foi reconhecido por seus esforços em 1945: ser um militante antigo do Partido proporcionava-lhe status, pois o PCB crescia e ganhava rapidamente novos adeptos. Isto lhe rendeu um cargo no Comitê Regional e também uma candidatura para deputado federal. No panfleto de propaganda das eleições, sua militância até aquele momento era assim apresentada:

Líder ferroviário, ingressou no PCB em novembro de 1932 e é um dos mais antigos militantes das nossas gloriosas fileiras, onde sempre demonstrou firmeza, resolução e atitudes proletárias. Participou em 1934 da greve dos ferroviários. Como integrante da Célula dos Ferroviários, também pertenceu ao movimento da Aliança Nacional Libertadora em cujo quadro desenvolveu intensas atividades granjeando cada vez mais prestígio nos meios ferroviários onde se impôs como um dirigente capacitado e fiel intérprete das justas reivindicações da sua classe e do proletariado. Claudemiro Batista sofreu várias detenções políticas policiais, em novembro de 1935 e de 29 de janeiro de 1936 a 14 de junho de 1937 e por último

⁴⁷ Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.12, DEAP.

em novembro de 1937. Esteve recolhido à Penitenciária de Ahú, na Casa de Detenção do Rio de Janeiro e na Ilha Grande. Atualmente é membro do Secretariado da Célula dos Ferroviários.⁴⁸

Sem sucesso nesta eleição, continua somente a trabalhar na ferrovia como maquinista, mas não deixa o meio sindical por todo o período de 1945 a 1964. No ano de 1950, ao lado dos comunistas Miguel Pan e Esmeraldo Blasi Junior, Claudemiro foi um dos membros fundadores da União dos Ferroviários da Rede de Viação Paraná – Santa Catarina.⁴⁹ O seu nome nas investigações da polícia, a partir deste ano, está sempre associado às ações desta entidade.

A União dos Ferroviários foi uma organização que mesmo sendo ilegal perante o Ministério do Trabalho, atuou como representante da categoria no período de 1950 a 1964. Tinha bastante representatividade entre os trabalhadores, pois estes contribuía com uma certa quantia mensal de seus minguados salários, contando a entidade com mais de 500 filiados. Em 1964, a entidade foi extinta depois da intensificação da perseguição aos elementos comunistas entre os trabalhadores da Rede. É importante observar que o relativo sucesso da União dos Ferroviários, contrariando a tese do fracasso do PCB em sua estratégia de paralelismo sindical, admitidas na época (década de 1950) pelas próprias direções do PCB, demonstra a receptividade do maquinista Claudemiro Batista e seus companheiros de Partido no meio operário. As reivindicações e atividades da entidade essencialmente ligadas ao mundo do trabalho evidenciam que os militantes do partido foram maleáveis e assim conquistaram a simpatia dos trabalhadores da ferrovia.

Essa ligação estreita entre a União dos Ferroviários e as lutas cotidianas dos trabalhadores pode ser observada em um relatório desta entidade, datada do ano de 1952, sobre as vitórias e as derrotas da categoria: a campanha pelo sábado inglês, ou seja, trabalho somente por meio período no dia de sábado, obtivera vitória parcial nas oficinas; outra conquista foi o fornecimento de 18 litros de leite para cada operário da Solda de Curitiba; houve também campanha por aumento de salário, pela volta dos “4 dias” que era um aumento concedido aos ferroviários que havia sido cortado e pela comemoração do 1º de maio de 1952; em prol destes direitos foram lançados 12.000 manifestos. A luta fracassada pelo abono de natal também era citada.⁵⁰

⁴⁸ Dossiê Comitê Comunista do PCB em Paranaguá, pasta 2, n. 0274b, top. 030, p. 185, DEAP.

⁴⁹ DOPS, Dossiê “União dos Ferroviários”, n.2301, top.258, período: 1950-1964, DEAP.

⁵⁰ DOPS, Dossiê Miguel Pan, n. 2746, top. 434, p. 80, DEAP.

Claudemiro Batista foi um dos dirigentes da União dos Ferroviários. Na ocasião do aniversário da entidade foi chamado a atenção “fraternalmente” por ser “comodista”, mesmo tendo obrigações junto à entidade e podendo fazer muito mais pela classe não o fazia; tais problemas eram levantados para que os militantes saíssem da reunião mais fortes e mais unidos, de acordo com Miguel Pan (presidente da União): “para cumprir a responsabilidade que os ferroviários depositam em nós como dirigentes”.⁵¹

A União dos Ferroviários da RVPSC foi amplamente investigada pela Delegacia de Ordem Política e Social desde a sua fundação em maio de 1950, até a sua extinção em 1964. A documentação reunida, advinda destas investigações, é um importante subsídio para a análise da trajetória dos trabalhadores da ferrovia que estiveram envolvidos em movimentos políticos de esquerda no período, por enfatizar as ações de elementos comunistas entre os ferroviários. Embora o período de atuação desta entidade seja posterior ao ano 1945, delimitado para esta pesquisa, acreditamos ser importante citar a sua existência pela relação que tem com o período por nós estudado.

Hélio da Costa nos chama a atenção para os desencontros da política sindical do PCB logo após a anistia em 1945, criando momentos de tensão entre a dinâmica do movimento operário e as resoluções do Partido e fazendo surgir na experiência concreta “dois PCs”, um PC das bases e outro dos dirigentes.⁵² Esses militantes de base precisavam se inserir no processo produtivo do capitalismo e tinham que respeitar normas e a disciplina das empresas. Melhorar as condições de vida, inclusive econômicas, era para eles tão importante quanto a “defesa da democracia”, por isso não deixavam de lutar pelo aumento salarial mesmo que isso resultasse em conflitos de classes e conseqüentemente rachasse a ampla frente de União Nacional proposta pelo PCB, aliando a burguesia progressista e o proletariado. Era necessário para o militante apoiar as lutas por melhores salários e ouvir as reivindicações advindas dos trabalhadores, senão ele próprio não seria ouvido. O PCB, após este breve período de legalidade, no ano de 1947 promove uma ofensiva completamente diversa.

A conseqüência é uma mudança radical nas orientações do Partido: da política conciliadora de “União Nacional”, suas ações se concentram em criticar o governo Dutra. Em relação ao movimento operário, a estrutura sindical oficial foi, a partir daí,

⁵¹ Idem.

⁵² COSTA, Hélio da. *Em busca de memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo: Scritta, 1995.

constantemente atacada, os quadros do Partido foram orientados a abandonarem os sindicatos oficiais e a organizarem sindicatos paralelos. Segundo Hélio da Costa, que analisa os militantes paulistas neste período:

[...] a estratégia sindical a ser implementada pelo PCB sofreu alterações profundas a partir de meados de 1948. Os sindicatos perderam a sua dimensão de pólo aglutinador da atividade sindical. Esse papel passou a ser desempenhado pelas organizações nos locais de trabalho, de onde surgiram as estruturas alternativas e autônomas em relação ao Estado. [...] A possibilidade de atuação, na estrutura oficial, foi encarada com bastante ceticismo. O esforço do partido (pelo menos do núcleo dirigente) voltar-se-ia para a formação de associações profissionais ou centro operários, paralelos ao sindicalismo oficial.⁵³

Também Buonicore observa que a orientação partidária do PCB a partir de 1948 enfatizou a constituição de organizações por local de trabalho e de associações profissionais, no entanto ele afirma que em nenhum momento é abandonada a idéia de reconquistar a diretiva e a atuação nos sindicatos, demonstrando a duplicidade da política sindical comunista: “De um lado não se prende ao sindicalismo oficial como a única forma legítima de representação das classes trabalhadoras, por outro não propõe a supressão do sindicalismo existente por um novo e, sim, um convívio entre ambos, e, por fim, a incorporação do último no primeiro”.⁵⁴

O governo Dutra com o Decreto de 7 de maio de 1947 possibilitou a intervenção em todos os sindicatos que haviam aderido à Confederação dos Trabalhadores do Brasil (CTB), determinando assim, um progressivo esvaziamento dos sindicatos oficiais. Além destas intervenções, havia categorias que estavam proibidas de se organizarem em sindicatos oficiais, inclusive os ferroviários. Mas estas limitações impostas ao movimento sindical não impediram a manutenção da organização dos trabalhadores.

Para Hélio da Costa, a formação de entidades paralelas foi fracassada por não ter conquistado o número considerável de adeptos, pois os trabalhadores não abandonaram os sindicatos oficiais onde já tinham uma trajetória anterior de luta. O fracasso do paralelismo sindical foi proclamado na época pelas próprias direções do PCB: em julho de 1952 foi publicado na Revista “Problemas” os equívocos da direção em orientar seus ativistas a abandonarem os sindicatos.⁵⁵ Já Buonicore⁵⁶ observa que, através destas entidades, os

⁵³ Id. *ibidem*, pp. 130-131.

⁵⁴ BUONICORE, Augusto Cezar. *Sindicalismo vermelho: a política sindical do PCB entre 1948 e 1952. Cadernos AEL*, v.7, n. 12/13, 2000, p.18.

⁵⁵ COSTA, Hélio da. *Op. cit.*, p. 153.

comunistas conseguiram acumular forças que lhes permitiram ganhar as eleições para a diretoria de importantes sindicatos, mantendo os trabalhadores organizados e mobilizados. A existência da União dos Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina contribui para este debate, pois verificamos uma bem sucedida associação que atuou politicamente por mais de uma década, no período de 1950 a 1964.

O sucesso da União dos Ferroviários e a receptividade ao discurso do maquinista Claudemiro Batista, principalmente depois de 1945, como membro da célula do PCB entre os ferroviários e em 1950 como dirigente da União dos Ferroviários, demonstra que ser militante assumiu uma nova conotação; naquela época, a idéia da importância da organização coletiva e da defesa dos direitos políticos ganhava um grande número de adeptos. Mas é importante observar o fato de que era aceito entre os trabalhadores o militante operário e não propriamente o militante comunista. O conteúdo do discurso era sobre reivindicações proletárias e temas relacionados aos direitos dos trabalhadores, como vimos acima: a pauta de reivindicações se referia ao aumento de salário, o sábado inglês, ao abono de natal, temas que numa primeira análise, não tinham nada a ver com o PCB e o comunismo.

Apesar de todas as investigações e denúncias realizadas pela DOPS, somente em maio de 1964 Claudemiro Batista foi detido novamente com o golpe civil-militar. O que podemos perceber analisando a sua trajetória é que, apesar das prisões, perseguições e reveses dentro de casa, com sua esposa o contrariando, ele continuou atuando e participando ativamente de vários movimentos políticos por este largo período atravessando duas ditaduras: a de Getúlio Vargas e a dos governos militares e nem mesmo as constantes reorientações e mudanças de estratégias do PCB o fizeram desistir da militância comunista.

Esta trajetória ajuda-nos a vislumbrar concretamente a interseção entre a experiência de militância comunista e a experiência de trabalho de pessoas que não chegaram a viver da política ou na ilegalidade, diferentemente dos militantes profissionais estudados por Jorge Ferreira.⁵⁷ Há uma certa relatividade sobre o que é comum na vida de Claudemiro. Ele não conseguiu se eleger como deputado e, apesar da importância da

⁵⁶ BUONICORE, Augusto Cezar. Op. cit, p. 22.

⁵⁷ FERREIRA, Jorge. *Prisioneiros do mito: cultura e imaginário político dos comunistas no Brasil (1930-1956)*. Niterói: EdUFF, 2002. Este autor busca analisar as ações e representações dos “homens comuns” militantes do PCB, mas o seu foco são em grande parte os dirigentes do Partido que deixaram autobiografias e memórias, portanto não eram casos tão “comuns” assim.

política em sua vida, nunca chegou a ser um político profissional. Podemos dizer, neste caso, que o militante é inseparável do operário, ou seja, sem o operário não existe o militante. Na sua vida, a ferrovia foi fundamental: ali tinha prestígio como um líder importante e mesmo sendo supostamente “sem cultura” foi considerado “um dirigente capacitado e fiel intérprete das justas reivindicações da sua classe e do proletariado”; fora daquele ambiente, não era mais do que um trabalhador “comum”; como tantos outros, desconhecido, capaz de chamar a atenção somente dos investigadores da DOPS que buscavam incansavelmente inimigos para justificar o constante ataque às liberdades democráticas nos anos da Era Vargas e principalmente no Estado Novo (1937-1945).

Dentro da Rede de Viação, operários como Claudemiro Batista tiveram um papel de vanguarda operária, ou seja, havia insatisfações e um campo fértil para as ações coletivas, mas a deflagração de greves, como a ocorrida em 1934 com a adesão de mais de 7.000 ferroviários,⁵⁸ só aconteceu devido à radicalização das posições. Quem muitas vezes tomava a frente para organizar a categoria, discutir, panfletar e propor alternativas eram militantes que tinham alguma outra atividade política, como o envolvimento com a ANL ou o PCB, além da participação no movimento operário.

Contudo, é inadequado falar aqui em vanguarda operária e radicalismo político conforme os padrões do movimento operário europeu; segundo Daniel James, “a construção da identidade de classe com base na defesa [...] do radicalismo político parece amplamente ausente no caso latino-americano”.⁵⁹ Thompson analisou o radicalismo dos ingleses em defesa da reforma parlamentar desde 1790 quando esta era apenas um projeto de minorias, se generalizando em pouco tempo mesmo com os anos de repressão e, a partir de 1815, assumindo formas conscientes, organizadas e elaboradas de luta, contando com a participação de multidões de populares.⁶⁰ No caso do movimento operário brasileiro, não podemos falar desta generalização do radicalismo político: houve polarização de opiniões, como os embates entre integralistas e comunistas em meados da década de 1930, e momentos de intensa organização popular no interregno democrático de 1945 a 1964, mas não ocorreram movimentos de multidões defendendo idéias revolucionárias, e mesmo quando o sentimento da necessidade de se fazer reformas de bases parecia consensual entre

⁵⁸ Analisaremos mais detidamente esta greve no capítulo 2 desta dissertação.

⁵⁹ JAMES, Daniel. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americano. In: ARAÚJO, Ângela (Org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997, p.128.

⁶⁰ THOMPSON, E. P. op. cit. p.181.

os trabalhadores, em vez da efetivação destas, tivemos um novo período de repressão política com o golpe de 1964.

Especificidades à parte, no estudo de Thompson sobre o caso inglês há argumentos que nos ajudam a refletir sobre a natureza da ação coletiva dos trabalhadores brasileiros, como a tradição advinda das lutas, que surgem a partir da propaganda de minorias, se nutrindo mesmo sob ditaduras, e nos momentos propícios assumem o caráter de consenso e se generalizam. A trajetória de Claudemiro Batista, como vimos, atravessou todas estas fases. Em 1932 entrou para o Partido, a organização do PCB era ainda bastante incipiente e poucas pessoas partilhavam do ideário comunista; a propaganda política e a participação em movimentos grevistas levaram Claudemiro para as prisões do Estado Novo, mas ele não perdeu os contatos com os companheiros e nem colocou de lado os seus ideais; voltou a atuar depois da anistia em 1945, quando se generalizaram a defesa da democracia e as hostilidades contra as ditaduras fascistas.

Este consenso em relação à importância da democracia e das formas legais de luta foi gerado ao longo de toda a primeira metade do século XX e os trabalhadores brasileiros tiveram participação ativa neste processo. Claudemiro Batista foi apenas um caso de milhares de indivíduos fichados pela DOPS devido ao fato de ser ligado a partidos políticos de esquerda; estes militantes operários, muitos deles “sem cultura”, estavam por dentro das questões políticas nacionais, tinham opiniões e consciência de que mudanças no cenário político teriam consequências no mundo do trabalho e em suas vidas cotidianas.

1.2 A ferrovia como espaço de luta

Sobre a trajetória do maquinista que relatamos acima, alguns pontos devem ser analisados mais detidamente devido aos seus desdobramentos:

1. A tradição de lutas anteriores dos ferroviários e a consciência de classe entre os operários possibilitaram a receptividade à atuação de Claudemiro.
2. O fato de morar na rua das oficinas da Vila Operária e desenvolver suas atividades políticas no ambiente de trabalho evidencia como era central e definidor de sentido a ferrovia na vida de Claudemiro. A profissão de maquinista, regulamentada como consequência de um processo de

disciplinarização no mundo do trabalho, também é usada como instrumento de resistência.

3. Percebemos que a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, empresa estratégica para o governo brasileiro por estabelecer ligação com o sul do país, foi um alvo constante da vigilância da DOPS; o ideário comunista como parte integrante do discurso de Claudemiro foi utilizado como pretexto pela polícia para manter a suspeição generalizada na ferrovia e justificar as prisões ocorridas.⁶¹

Os ferroviários eram vigiados tanto pelo Estado como pela empresa; a liberdade que o maquinista Claudemiro Batista tinha para militar na Rede de Viação nas décadas de 1930 e 1940 era limitada por esta vigilância. Mas, apesar do projeto de controle dentro e fora do espaço produtivo, isto não impediu a formação da classe como resultado da tradição de lutas antigas dos ferroviários, um processo histórico de conflito entre grupos de pessoas com experiências em comum contra outros grupos com interesses divergentes. A greve de 7.000 ferroviários da RVPSC ocorrida em outubro de 1934, que analisaremos no segundo capítulo desta dissertação, demonstra o grau de organização e coesão que os ferroviários conseguiram conquistar à revelia do projeto de controle. Esta consciência de que era preciso lutar pelos direitos dos trabalhadores possibilitou a atuação de Claudemiro como vanguarda operária.

1.2.1 O impacto da implantação dos trilhos no Paraná

A categoria dos ferroviários foi uma das primeiras no Brasil a se organizarem em grandes movimentos grevistas, foi também o primeiro grande núcleo de trabalhadores assalariados em um momento da história brasileira em que a mão-de-obra escrava ainda era preponderante.⁶² A ferrovia inovou as relações de trabalho no país já em meados do

⁶¹ O papel desempenhado pela organização policial, sua inserção política e social, sua relação com a vigilância do Estado como resultado de um projeto político de cerceamento da ação dos elementos considerados subversivos serão analisados mais detidamente no capítulo 3 desta dissertação.

⁶² A primeira greve que se tem notícia entre os ferroviários ocorreu em 1863 na Estrada de Ferro D. Pedro II, foi de tal amplitude que o governo enviou um reforço de quatrocentos soldados da guarda nacional para

século XIX, pois em sua construção foram utilizados, quase exclusivamente, operários livres. A política para a implantação das estradas de ferro em 1852 proibia a utilização do braço escravo nos trabalhos da estrada. A lei n. 641, de 26 de junho de 1852, expressava esta proibição:

A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiro, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais.⁶³

Operários “livres” em uma sociedade escravista construíram milhares de quilômetros de estrada de ferro em todo o Brasil; a partir desta data e nos trinta anos seguintes o trabalho foi intenso e poucas províncias não possuíam ao menos uma ferrovia até o fim do Império. No ano de 1889, mas de 9.500 quilômetros de linhas férreas tinham sido construídos e muitas destas inclusive já funcionavam: a Bahia e Minas, São Paulo Railway, Paulista, Mogiana, Sorocabana, a São Paulo-Rio (mais tarde incorporada à Central do Brasil), o trecho ligando o Vale do Paraíba ao Sul de Minas, posteriormente incorporado à Rede Mineira de Viação. Na província do Rio de Janeiro, onde foi construída a primeira ferrovia brasileira em 1854, várias outras linhas começaram a funcionar ainda no período do Império, como a Dom Pedro II, a Estrada de Ferro do Cantagalo e a de Carangola que fazia ligação com Campinas. Os trilhos chegavam em diferentes pontos do país: a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco foi iniciada em 1863; a do Recife ao São Francisco teve sua primeira seção inaugurada em 1858. Nos Estados nordestinos da segunda metade do século XIX, havia as seguintes ferrovias: Nova Cruz, no Rio Grande do Norte; Conde D’eu, na Paraíba, Alagoas Brazilian Central e The Great Western of Brazil, em Pernambuco.⁶⁴ A construção e o funcionamento da ferrovia exigiu o recrutamento de milhares de trabalhadores, surgindo assim os primeiros núcleos de ferroviários por todo o Brasil com um regime de trabalho assalariado. No entanto, talvez seria ilusão pensar que as condições de vida e de trabalho eram muito melhores do que a dos escravos.

No Paraná, a construção do trecho pioneiro ligando o porto de Paranaguá à área central de Curitiba iniciou-se no dia 20 de janeiro de 1880 e terminou cinco anos depois.

conter os grevistas. MAIA, Andréia Casa Nova. Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. *História*, São Paulo, n. 21, 2002, p. 145-146.

⁶³ Lei n.641, de 26 de junho de 1852, apud. MAIA, op. cit., p. 142.

⁶⁴ Id. *Ibidem*. pp.142-143.

Considerada uma das mais difíceis obras de engenharia do mundo no século XIX, possui 110 quilômetros de trilhos assentados, 13 túneis escavados na rocha, o maior com 420 metros de comprimento, 41 pontes e viadutos com estrutura metálicas para vencer mais de 900 metros de altitude da Serra do Mar. Por causa da magnitude da serra que a ferrovia deveria escalar, “foi necessário procurar caminhos entre grotas, abismos, desfiladeiros e rios, com vales profundos, exigindo a construção de viadutos, pontes, túneis e muros de arrimo”.⁶⁵ Cerca de 9.000 operários foram arregimentados para a construção, número significativo se comparado com a população de 24.553 habitantes da Curitiba de então.⁶⁶ Não temos a contabilidade de quantos trabalhadores morreram neste empreendimento, mas, levando em consideração as condições técnicas e de segurança de trabalho da época, podemos supor que muitos operários perderam suas vidas nos abismos profundos da Serra do Mar paranaense.

O recrutamento em massa de trabalhadores e as mortes ocorridas na construção da estrada de ferro é o tema da tese de Francisco Foot Hardman sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.⁶⁷ Este autor ilustra como padeciam com a insalubridade, a fome, as doenças e os acidentes de trabalho os operários construtores da ferrovia:

De todo modo, das condições específicas de produção dos caminhos de ferro ressalta a exigência de contingentes numerosos de trabalhadores em alta rotatividade, dispostos em ordem paramilitar e embrenhados em espaços dos mais insalubres. A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo. A liberdade, aqui, era mais do que aberração: era o sumo da ironia, já que esses exércitos de proletários nômades estavam livres somente para morrer.⁶⁸

Talvez tenha sido diferente as condições de trabalho na construção da estrada de ferro que liga Paranaguá a Curitiba, mas no Paraná havia o agravante de ser um trabalho executado em desfiladeiros. Não encontramos relatos específicos sobre estes trabalhadores, mas devido ao grande número de envolvidos na construção, mais de 9.000, a vinda do “progresso” deve ter custado muitas vidas também no Paraná.

⁶⁵ MONTEIRO, Nilson. *FERROESTE: o novo rumo do Paraná*. Curitiba: FERROESTE, 1994, pp.20-21.

⁶⁶ Id. *Ibidem*, p.20.

⁶⁷ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: espetáculos do maquinismo na transição à modernidade*. São Paulo: 1986. Tese (Doutorado em Filosofia) Universidade de São Paulo.

⁶⁸ Id. *Ibidem*, p.193.

Muitos destes ex-trabalhadores da construção da estrada de ferro foram viver na capital paranaense e lá engrossavam a multidão de marginalizados, compostas de imigrantes pobres, negros, mestiços, todos também desempregados e desocupados. O retrato da cidade de Curitiba no começo do século XX é o resultado destas profundas contradições sociais evidenciadas no discurso da necessidade de modernizar e urbanizar a cidade:

Reurbanizar a cidade, alargando ruas, criando amplas praças, implicou em expulsar para fora da cidade toda uma forma de existência mal-cheirosa e miserável metida nos velhos casarões de madeira. Foi preciso limpar a cidade de uma multidão, foco de marginalidade e agitação [...]. Era a massa inconstante dos desempregados da Estrada de Ferro, das fábricas de mate que faliam, das colônias de imigrantes que, abandonadas, enchiam a cidade de homens e mulheres famintos.⁶⁹

A excessiva exploração do trabalho, em particular dos imigrantes que se destinavam à construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, trecho construído no começo do século XX no Paraná, teve como consequência levas de desempregados vagando pelas ruas de Curitiba.⁷⁰ Dos milhares de trabalhadores arregimentados para a construção da ferrovia, muitos se marginalizaram na capital paranaense, outros devem ter se envolvido com revoltas, como a do Contestado, no interior do Estado. Alguns tiveram sorte melhor e foram efetivados na ferrovia como trabalhadores da manutenção dos trilhos, das oficinas e da locomoção, mas os levantes dos operários empregados na Estrada de Ferro expressavam que também, entre eles, havia descontentamento.

A primeira greve que se tem notícia no Paraná, após a proclamação da República, foi realizada pelos ferroviários por aumento de salário na cidade de Paranaguá em 1892. Em um levantamento sobre as greves ocorridas no período de 1882-1930 a categoria dos ferroviários é a que mais aparece nos noticiários:

⁶⁹ RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985, p.52.

⁷⁰ Id. *Ibidem*, p.65.

GREVES NO PARANÁ (1892-1930)			
ANO	CATEGORIA	REIVINDICAÇÕES	LOCAL
1892	Ferrovíários	Aumento salarial	Paranaguá
1900	Empresa de saneamento	Aumento salarial	Curitiba
1901	Ferrovíários	Aumento salarial	Curitiba
1902	Operários de fábrica de beneficiamento de erva-mate	Contra projeto de equiparação dos impostos sobre exportação da erva-mate beneficiada e cancheada	Curitiba
1904	Carroceiros	Aumento de preço da condução de carga	Paranaguá
1906	Sapateiros	Aumento salarial	Curitiba
1908	Trabalhadores na construção da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande	Atraso no pagamento	Trecho da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande
1909	Manifestação operária de maneira geral		Curitiba
1910	Alfaiates	Redução das horas de serviço e aumento salarial	Curitiba
1912	Estivadores	Aumento salarial	Paranaguá
1912	Barriqueiros	Aumento salarial	Antonina
1912	Empregados carregadores da Estrada de Ferro	Redução da jornada de trabalho e aumento salarial	Paranaguá
1913	Tipógrafos	Condições de trabalho	Curitiba
1913	Leiteiros	Início de novo regulamento	Curitiba
1913	Motoristas de bondes da South Brazilian Raylway	Aumento salarial	Curitiba
1917	Ferrovíários	Falta de pagamento	Antonina
1917	Operários de maneira geral, ferroviários, empregados da Usina de Luz da Cidade	Solidariedade aos colegas grevistas de São Paulo e jornada de 8 horas, abolição de multa, impedimento de trabalho de menores, mulheres, etc.	Curitiba
1917	Operários da Fábrica de Cerveja Atlântica	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Operários da Fábrica de Fósforo Hurlleman	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Tipógrafos	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Telefonistas	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Padeiros	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Boleiros	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Ferrovíários	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Curitiba
1917	Ferrovíários	Solidariedade e longa pauta de reivindicações	Ponta Grossa
1917	Operários do ramal de Itapema, da Empresa Matarazzo	Falta de pagamento	Antonina
1919	Ferrovíários	Aumento salarial e redução de horas de trabalho	Curitiba
1919	Operários da fábrica de fósforo Pinheiro	Aumento salarial e redução de horas de trabalho	Curitiba
1919	Sindicato Força e Luz		Curitiba
1920	Ferrovíários	Demissão de operários grevistas e contra a apropriação pela empresa da Caixa de Socorro dos operários	Curitiba
1920	Ferrovíários	Adesão à greve de Curitiba	Ponta Grossa
1920	Ferrovíários	Adesão à greve de Curitiba	Rio Negro
1920	Operários da Usina de Eletricidade	Aumento salarial, 8 horas de trabalho, abolição das multas	Curitiba

1920	Ervateiros	Solidariedade	Curitiba
1920	Fosforeiros	Solidariedade	Curitiba
1920	Motoristas de automóveis de praça (chauffeurs)	Solidariedade aos ferroviários	Curitiba
1920	Operários de indústrias cerâmicas	Aumento salarial, forma de trabalho e pagamento em dia	Colombo
1920	Operários moinhos Matarazzo	Aumento salarial	Antonina
1923	Pessoal da South Brazilian Raylway Company	Aumento salarial	Curitiba

FONTE: Jornais “Diário da Tarde” e “A Republica”, Curitiba, 1982-1930. Pesquisa Imprensa Operária no Paraná, Alcina de Lara Cardoso e Silvia Pereira de Araújo.

As reivindicações, em sua maioria, referem-se a aumento salarial, mas os atrasos, a falta de pagamentos, a redução da jornada, a luta por melhores condições de trabalho e pela jornada de 8 horas, também eram motivos para a greve. A união a outras categorias e a adesão a movimentos grevistas nacionais eram também motivos para a deflagração de greves. As duas maiores greves ocorridas no Paraná, no período da Primeira República, em 1917 e 1919, foram protagonizadas pelos ferroviários, mas também envolviam outras categorias, como padeiros, telefonistas, tipógrafos e operários das fábricas.

A solidariedade entre as diversas categorias e a necessidade da luta conjunta dos trabalhadores motivou a organização da “Sociedade Protetora dos Operários”, ainda no século XIX, no ano de 1883. Em 1906, os sapateiros realizaram a greve que mais repercutiu na imprensa paranaense da época; como consequência desta paralisação foi criada no mesmo ano a Federação Operária Paranaense. Em 1919, outra entidade, a União Operária do Paraná, aglutinou grande número de associados e liderou diversas greves, inclusive a dos ferroviários ocorrida em 1919.⁷¹ Os operários paranaenses procuravam, além de se organizarem localmente, também participarem dos congressos nacionais; em 1920, houve a maior participação de uma delegação paranaense em congressos da Confederação Operária Brasileira (COB): as entidades operárias que representaram o Estado foram a União Ferroviária, a Internacional Operária da Suthern Brazilian Railway (empresa de bonde urbano de Curitiba) e o Sindicato da Construção Civil. Nota-se que os ferroviários estiveram presentes desde as primeiras manifestações do movimento operário paranaense, pois era o maior e mais antigo núcleo de trabalhadores.

⁷¹ ARAÚJO, Alcina de Lara & CARDOSO, Silvia Pereira. *1º de maio: cem anos de solidariedade e luta (1886-1986)*. Curitiba: Beija Flor, 1986, pp. 30-43.

De acordo com Luiz Carlos Ribeiro, a greve de 1917, da qual parte dos operários da Estrada de Ferro aderiu, teve relações diretas com o movimento grevista ocorrido em São Paulo, as reivindicações reclamadas eram as mesmas: questão salarial, a regulação das horas de trabalho e contra a carestia devido à Guerra; em Curitiba os protestos tiveram início quando já estava praticamente extinta a greve em São Paulo. Do interior do Estado, vinham notícias de que quase todo o sistema de transportes ferroviário encontrava-se paralisado pela greve, mas o sucesso do movimento foi afetado pela repressão policial prendendo as lideranças. A prática patronal de negociação direta e individualizada enfraquecia também o movimento; o patronato e a polícia não aceitavam a greve como uma forma de luta operária e a consideravam conseqüência da ação de desordeiros e arruaceiros. Isso não impediu que a greve geral de 1917 se tornasse um fato novo na dinâmica das relações de classe no Paraná.⁷²

A greve dos ferroviários de 1919 em Curitiba teve uma configuração bem diferente daquela de 1917. A organização e as características gerais do movimento demonstram uma maturidade das lideranças que permitiu o sucesso quase integral dos trabalhadores. A questão da legislação trabalhista tomava conta dos noticiários internacionais, a vitória da Revolução na Rússia e o fim da fase liberal acentuavam a importância de se discutir as questões sociais; mas ainda por muito tempo persistiria a idéia de que os trabalhadores brasileiros eram contaminados pelos “maus elementos estrangeiros”, por isso era necessário regular a política migratória e agilizar a organização de leis trabalhista de proteção ao assalariado. Estas mudanças no cenário determinaram a necessidade de se criar em Curitiba espaços para “educar” o trabalhador e ampliar sua cidadania. Assim, em 1919, ocorre a fundação da União Operária do Paraná (U.O.P.). Para Luiz Carlos Ribeiro, o discurso desta instituição representava uma “reordenação da dominação”, ou seja, não se tratava mais, na sua concepção, de negar a ordem capitalista, mas sim de ocupar espaços que o próprio desenvolvimento capitalista criou pela necessidade que tinha de se conciliar com o trabalho, abandonando, desta forma, as bandeiras anarquistas.⁷³

A União Operária do Paraná pregava a disciplina rígida e a moral elevada entre os trabalhadores para que fossem reconhecidos como classe, mas mesmo assim, os operários continuavam sendo acusados quando ocorria algum ato de vandalismo como o noticiado

⁷² RIBEIRO, Luiz Carlos. Op. cit., pp.164-178.

⁷³ Id. Ibidem, p. 191.

pelo jornal *Diário da Tarde*: na Estrada de Ferro, após a companhia despedir mais de 1.800 operários e se recusar a pagar dois meses de salário, houve o assalto de um trem que, saindo de Ponta Grossa, dirigia-se a São Paulo. Havia suspeitas de que os ladrões fossem operários agindo em represália.⁷⁴

Embora a ênfase recaísse sobre a negociação, a União Operaria do Paraná não conseguiu evitar a deflagração da greve dos ferroviários. As atitudes “pacíficas e ordeiras” dos grevistas provando que o operariado já havia adquirido o “comportamento civilizado” indicam a influência da U.O.P. sobre o movimento. Mas o que importa aqui, não é caracterizar o movimento de acordo com as tendências ideológicas ou, se em Curitiba a greve de 1919 foi pacífica e organizada, diferentemente de São Paulo, onde os anarquistas ainda eram preponderantes, o importante é mostrar que a greve não foi responsabilidade unicamente da U.O.P. e tinha raízes nas experiências de classe dos ferroviários. Esta greve chegou ao fim com o atendimento de todas as reivindicações operárias e a euforia foi geral na categoria aumentando o prestígio da estratégia defendida pela U.O.P. No entanto, no ano seguinte, uma nova greve foi deflagrada devido às retaliações e demissão dos operários grevistas e a apropriação da Caixa de Socorro dos operários; além de Curitiba, outros dois núcleos importantes da ferrovia também paralisaram os serviços nas cidades de Ponta Grossa e Rio Negro. As relações entre os ferroviários e a empresa ainda eram permeadas pelo conflito e as discordâncias estavam longe de serem resolvidas de modo pacífico e consensual.

Estas greves tinham cada vez mais poder de barganha na medida em que aumentavam a importância e a dependência da economia aos setores de transporte. Para Boris Fausto, o setor de serviços (ferrovias e portos) é estrategicamente o mais relevante, dele dependendo o funcionamento da economia agro-exportadora, assim como o que apresenta o maior grau de concentração de trabalhadores. Por este fato, o autor afirma que os ferroviários e portuários tenderam a ser impor a partir da década de 20 e principalmente nos trinta, quando estas duas categorias se converterão no núcleo mais estável do sindicalismo brasileiro. No entanto, este fortalecimento terá também consequências negativas para a história destes trabalhadores:

Na medida em que o padrão das relações de dominação se caracteriza pelo confronto aberto de classes, a relevância setorial resulta em uma

⁷⁴ Jornal *Diário da Tarde*, 28/05/1919.

ambigüidade: o sindicalismo independente é reprimido com severidade; as greves – muito significativas por suas repercussões econômicas – enfrentam por isso mesmo uma violenta resposta repressiva.⁷⁵

O fato de a economia básica do Paraná se dirigir para o comércio exterior – exportação do mate, da madeira e posteriormente do café – mostra a fundamental importância que assumia o sistema de transportes. Mas os recursos financeiros destinados ao setor mal davam para atender à preservação das estradas construídas e a ampliação da Rede só acontecia por casualidade geográfica, porque “o Paraná estava no meio do caminho” no caso da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.⁷⁶ De qualquer modo, a primeira ferrovia paranaense, que ligava a Capital aos portos de Antonina e Paranaguá, foi inaugurada já em 1885, possibilitando o escoamento da produção do interior ao litoral, só que os custos eram tão altos que o transporte por muares continuou a ser utilizado mesmo com a chegada do trem.⁷⁷ O alto custo e a ineficiência do transporte ferroviário sempre persistiu nas ferrovias paranaenses, isto foi um dos motivos da decadência deste tipo de transporte a partir dos anos 50.

Assim como o porto, a ferrovia era para o Estado um setor sensível – guardada por ele, não deveria apresentar instabilidade. Parar a ferrovia com a greve dos trabalhadores era um fato que adquiria, então, grandes proporções pois todos aqueles que dependiam dela tinham seus lucros afetados. Isto ocorria devido à importância econômica principalmente dos ramais da Estrada de Ferro do Paraná, que ligava Curitiba aos portos, e também por incluir parte do ramal da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), indispensável ligação entre o poder central e a região sul do país.

Os trilhos da EFSPRG foram projetados no Paraná em 1906, quando o grupo do empresário Farquhar, proprietário da Brazil Railway e da Southern Brazil Lumber & Colonization, adquiriu concessões territoriais imensas entre o Paraná e Santa Catarina. Farquhar pagou um milhão de dólares por uma ferrovia que ainda estava sendo construída, apesar da concessão datar de 1889. O Grupo passou a controlar uma faixa de 15 km, de cada lado do traçado da estrada, de onde passou a expulsar os ocupantes, no trecho de União da Vitória (PR) a Marcelino Ramos (RS). Esta região estava, nesta época, ainda pouco povoada, principalmente no Paraná, o que não permitia que houvesse muita carga

⁷⁵ FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito industrial (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1983, (Coleção Corpo e Alma do Brasil), p.122-123.

⁷⁶ ROCHA NETO, Bento Munhoz da. *Ensaio*. Curitiba: Edições ER, 1969, p.190.

⁷⁷ RIBEIRO, Luiz Carlos. Op. Cit. p. 32.

para ser transportada por ferrovia. Farquhar tinha esperança de desenvolver a agricultura comercial na área, tendo em vista abastecer São Paulo, e a exportação de madeira pelo Porto de Paranaguá.

Em 1910, a Brazil Railway iniciou a colonização ao longo da ferrovia que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul, nos vales do rio do Peixe e do Iguaçu. A expectativa era apressar a ocupação das áreas doadas à EFSPRG e tornar esta ferrovia lucrativa. Também em 1910, Farquhar construiu uma serraria em Calmon, e outra em 1911, em Jaguariaíva, que chegou a empregar 800 trabalhadores, a maior serraria brasileira da época. A exploração madeireira em grande escala fez-se a partir da aquisição de 560.000 acres de pinheirais pela Southern Lumber & Colonization, outra empresa de Farquhar.⁷⁸

Após o começo da primeira grande guerra e principalmente depois da quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929, empreendimentos gigantescos como os realizados por Percival Farquhar entram em crise. No Brasil, a partir deste ano, a necessidade do controle estatal nos setores essenciais da economia tem como consequência a encampação de várias ferrovias. Em outubro de 1930, a EFSPRG foi ocupada pelo Governo Revolucionário e, através do Decreto n. 19.601, de 19 de janeiro de 1931, foi incorporada à União, assim como todas as estradas de ferro que em 1942 formariam a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.⁷⁹ Entretanto, a morosidade do processo permitiu que a empresa concessionária ainda recebesse verbas do governo, mesmo depois de já liberada a encampação.

Somente através do Decreto 4.746, de 25 de setembro de 1942, o Governo da União instituiu a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, a partir da fusão das ferrovias existentes nestes estados: Estrada de Ferro do Paraná, Estrada de Ferro Norte do Paraná, Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, Companhia São Paulo-Rio Grande; no entanto, a ferrovia já era chamada de Rede de Viação Paraná-Santa Catarina muito antes desta data.⁸⁰

A expansão do povoamento do território paranaense no início do século XX está intimamente ligada à construção dos trilhos da Estrada de Ferro. O espaço que hoje corresponde ao Estado do Paraná foi originalmente habitado por alguns mineradores de

⁷⁸ Sobre as atividades de Percival Farquhar no Brasil e sobre a presença do capital estrangeiro no período de 1889-1930 no país, ver: SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Boris (dir.) *O Brasil republicano (1)*. São Paulo: Difel, 1975. (História Geral da Civilização Brasileira, v. 8) p. 345-390. Com a exceção dos empreendimentos do Grupo Farquhar, norte-americano, o capital investido no Brasil de então era majoritariamente inglês.

⁷⁹ KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro do Paraná: 1880-1940*. São Paulo: 1985. Tese (Doutorado em História) Universidade de São Paulo, p.91.

⁸⁰ Jornal *Resenha*. Curitiba: Rede Ferroviária Federal S. A. Superintendência Regional, nov/84, p.2.

ouro que ocuparam o litoral no século XVII e depois se dirigiram para o planalto. Um segundo movimento povoador surge ainda no século XVIII, se estruturando sobre o latifúndio campeiro dos Campos Gerais, com base na criação e no comércio do gado. O terceiro movimento populacional vai se solidificar tendo por base as atividades extrativas da erva-mate e, posteriormente, da madeira, a partir do século XIX.⁸¹ Estes três movimentos povoadores constituem o que se denomina Paraná tradicional, que geograficamente abrange todo o litoral e a região dos campos gerais até a cidade de Guarapuava, no centro-sul do Estado. No final do século XIX, a necessidade de escoamento da produção de pinho, da madeira e do mate do planalto para a região litorânea tem como consequência a implantação de trilhos entre Paranaguá e Curitiba. O sistema ferroviário assumiria, a partir dessa época até o ano de 1940, a predominância no setor de transporte de cargas e passageiros.

Os primeiros núcleos coloniais de imigrantes europeus estabelecidos no Paraná em meados do século XIX, por iniciativa oficial ou de particulares, foram abandonados pelos colonos devido à distância dos centros de consumo e à deficiência de vias de comunicação, ou seja, era preciso construir estradas para povoar as regiões mais afastadas. Nos primeiros anos da República, ocorre uma reformulação no sistema de colonização, consistia no incentivo à imigração espontânea provocada por meio de fatores diretos, como o adiantamento de passagens, recepção nos postos de desembarque e instalação de núcleos coloniais próximos às vias de comunicação e aos mercados consumidores. A implantação da ferrovia no Paraná tradicional favoreceu o fluxo de pessoas: os trabalhadores que vieram da Europa ao Paraná para construção dos trilhos estabeleceram-se ao longo da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, aumentando os núcleos povoadores já existentes. A maioria era de origem polonesa ou ucraniana e seus descendentes formam hoje a grande maioria da população situada entre os municípios de Ponta Grossa até União da Vitória.⁸² Mas não foi sem conflitos que se estabeleceram estes núcleos coloniais; a implantação dos imigrantes europeus ocorreu concomitante à expulsão dos caboclos que já habitavam a região do sul do Paraná e do oeste do território que pertence hoje ao Estado de Santa Catarina, ou seja, a construção da linha no trecho entre União da Vitória (PR) e

⁸¹ KROETZ, Lando Rogério. Op. cit., p.134.

⁸² Id. Ibidem, p. 141.

Marcelino Ramos (RS) da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande foi um dos principais motivos da sangrenta Guerra do Contestado nos anos de 1912 a 1916.

A ocupação do norte do Estado paranaense teve como origem a expansão da cultura cafeeira paulista a partir da década de 1860. Fazendeiros seguindo a marcha para o oeste do café e atraídos pelas manchas de terra roxa empreenderam ali o cultivo deste.⁸³ A chegada da ferrovia na região colaborou, sem dúvida, para aprimorar e reforçar esse desenvolvimento, mas a construção dos trilhos foi lenta, somente em 1930 é terminado o ramal que atinge a cidade de Jacarezinho, divisa com o Estado de São Paulo. O surgimento de novos municípios, desmembrados de outros mais antigos, foi consequência do crescimento sócio-econômico, sendo a infra-estrutura ferroviária proporcionava esta expansão. A exportação do café, através do porto de Paranaguá, só foi possível depois de terminada a construção dos ramais que ligavam a região norte à cidade de Ponta Grossa e desse entroncamento a Paranaguá.⁸⁴

A cidade de Ponta Grossa, devido à localização geográfica, foi uma das que mais se transformou com a chegada do trem. Ali ocorria a ligação entre as principais ferrovias do Estado: o trecho paranaense da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que cobre toda a região de Jacarezinho a General Carneiro (norte ao sul), e a Estrada de Ferro do Paraná, de Ponta Grossa ao litoral, passando pela cidade de Curitiba. A instalação dos trilhos foi um atrativo para os migrantes vindos de outras cidades paranaenses, de outros estados e também imigrantes estrangeiros já presentes na região (alemães, poloneses, sírios, portugueses e espanhóis); estes se estabeleceram ao longo das linhas, dando origem a inúmeras colônias em caráter definitivo, intensificando as atividades econômicas e a adoção de hábitos típicos dos centros urbanos daquele período. Em 1893, na cidade de Ponta Grossa, foi criado o Terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligado diretamente à capital do estado e ao litoral paranaense. Em 1896, foi a vez da instalação da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande: “Pela cidade passavam todos os trens que cruzavam o Paraná e, em consequência, a importância da cidade se fortaleceu no cenário regional”.⁸⁵

A construção da ferrovia ocorreu concomitante à implantação de mecanismos de

⁸³ BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969, p. 221.

⁸⁴ KROETZ, Lando. Op. cit., p. 157.

⁸⁵ PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: Escutando outras falas, desvendando outras memórias. (1940-2000). *Fênix: Revista de História e Estudos Culturais*. v.2, n.2. Abril/maio/junho 2005. www.revistafenix.pro.br, p. 03.

organização e disciplinamento dos trabalhadores no Brasil: o forte controle social é uma característica das empresas ferroviárias acentuada em todos os estudos analisados. Nestes, são focalizadas as relações entre as ações dos indivíduos e as restrições dos sistemas normativos nas ferrovias a partir da década de 1910. Isto se justifica devido às inovações inseridas neste período: “as ferrovias foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho”.⁸⁶ O processo de trabalho implantado nas Estradas de Ferro foi um excelente exemplo para estudos que pretendiam mostrar como uma empresa podia ser totalizadora, controlando não somente o ambiente do trabalho, mas também atingindo práticas cotidianas dos trabalhadores fora da ferrovia, como seus hábitos, festas, famílias, associações, etc. As ferrovias estavam entre os primeiros grandes núcleos de trabalho assalariado no Brasil, constituindo-se em verdadeiros centros sistematizadores e divulgadores da realização do trabalho em moldes tayloristas, experimentando e reinventando sempre novas práticas técnicas e administrativas de controle do processo de trabalho.

A rigidez da disciplina na ferrovia é comentada por Andréia Casa Nova Maia, que fala de uma “cultura ferroviária” constituída por um mecanismo de contrastes, de afirmação de diferenças e de reconhecimento das igualdades decorrentes de alguns fatores ligados ao processo de trabalho: o ferroviário quase não tem residência fixa, principalmente o maquinista; ele só pode residir onde trabalha, o que faz com que sua casa seja próxima aos trilhos e que seus filhos também cresçam participando de seu trabalho; o tipo de serviço, que demanda atenção redobrada, regulado por um sistema disciplinar semelhante ao serviço militar, também o diferenciava das outras categorias.⁸⁷

Estas características do trabalho na ferrovia revelam um mundo vigiado. Porém, observando a mobilidade que tinham muitos trabalhadores, como é o caso do maquinista Claudemiro citado no início deste capítulo, percebemos que era impossível uma vigilância tão opressora assim.

As medidas internas ao mundo do trabalho resultaram de uma reorganização técnica e burocrática na ferrovia com a implementação de diversos princípios administrativos: divisão entre planejamento e execução; divisão e especialização das tarefas; centralização do poder em uma única direção; divisão equitativa de encargos;

⁸⁶ SEIGNINI, Liliane R. P. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982, p. 15.

⁸⁷ MAIA, Andréia Casa Nova. Op. cit., p. 131.

instituição de novos regulamentos que permitissem o estabelecimento de uma relação cordial, não baseada no arbítrio, entre o ferroviário e a administração da ferrovia e, também, implementação das primeiras experiências de ensino e formação profissional científicas do trabalhador.⁸⁸ Devido às resistências contra a imposição destas medidas, os engenheiros das empresas encarregadas da administração das Estradas de Ferro defendiam a idéia de que era preciso também ser melhorada a condição física, psíquica e moral dos trabalhadores sugerindo, para isso, medidas de caráter externo ao trabalho, ou seja, regularização da saúde, da habitação, da alimentação e do lazer.

A implantação destas formas de racionalização tinha como obstáculo uma ampla resistência dos ferroviários que, a partir de suas experiências acumuladas, não apenas reagiam, como em uma relação de causa e efeito. Devemos pensar esta realidade como um processo intrinsecamente ligado à própria natureza e constituição da organização capitalista de trabalho. É importante lembrar que as idéias de racionalização e controle foram projetos ou programas e, muitas vezes, não propriamente operações.

1.2.2 A vida na ferrovia: o espaço de moradia, trabalho e militância

Observamos, no início deste capítulo, que o maquinista Claudemiro Batista morava na rua das oficinas da Vila Operária e desenvolvia suas atividades políticas no ambiente de trabalho; isto demonstra a centralidade e a importância da ferrovia em sua vida. O trabalho na ferrovia tinha especificidades, morar na vila ferroviária era uma delas: na beira da Estrada de Ferro, as crianças brincavam, as mulheres nas janelas olhavam o trem vir e partir e os velhos se reuniam para conversar; nas estações os passageiros aguardavam o trem que significava a ligação de vários pequenos lugarejos com os centros maiores: cidades inteiras cresceram em torno do complexo ferroviário... Este é um mundo que hoje se perdeu, aqueles espaços salpicados de gente no passado se transformaram em estações abandonadas, lugares fantasmas, calmaria sem vestígios do antigo burburinho.

Se a ferrovia fazia parte da vida urbana, para o ferroviário ela era a própria vida. O aprendiz começava muito cedo a trabalhar, mas antes disso, os meninos que brincavam nos pátios das estações, filhos de ferroviários moradores das vilas operárias, conviviam com o

⁸⁸ MOREIRA, Maria de Fátima Salum. Op. cit., p. 25.

trem desde cedo; muitos deles já sabiam o que queriam ser quando crescer, assim clãs se formavam e diferentes gerações seguiam a mesma profissão.

Ser maquinista era consequência de uma longa trajetória de trabalho na ferrovia. Diretamente ligados ao transporte de passageiros e mercadorias, o maquinista, o foguista e o guarda-freios eram os responsáveis por fazer o trem andar. Trabalhando nos carros e vagões, ficavam os bagageiros, camareiros e limpadores. Havia ainda no setor de locomoção dois cargos que, do ponto de vista da direção administrativa, aparecem como essenciais: os fiscais e os condutores dos trens nas estações.

Segundo relato realizado por Gabriel Ruiz Pelegrina⁸⁹, a partir de entrevistas com dois antigos ferroviários da Companhia Paulista da Estrada de Ferro estes afirmavam que, em 1935, quando ainda se operava com máquinas a vapor, para iniciar-se na carreira de maquinista o candidato era submetido a um concurso para o cargo de limpador, uma espécie de faz-tudo na ferrovia. Se aprovado, o limpador, após assinar o ponto, deveria se dirigir ao feitor de limpadores. Este apresentava ao novo limpador o primeiro serviço da carreira de maquinista de locomotiva a vapor: dando-lhe um balde de óleo, um punhado de estopa, mandava-lhe descer na vala, para limpar a locomotiva em sua parte inferior; esta tarefa era bastante difícil, pois o limpador ficava sujeito aos respingos de óleo, de água quente e até mesmo de vapor, além de ser constantemente vigiado pelo feitor.⁹⁰

O limpador fazia de tudo: carregava e descarregava lenha dos vagões, abastecia as locomotivas de água, conservava-as limpas e também exercia a função de chamador. Chamador era a pessoa que ia, a qualquer hora da noite e com qualquer tempo, à casa do maquinista escalado para viajar, despertá-lo e chamá-lo ao serviço, não importando se a distância onde morava fosse grande. Dos serviços atribuídos ao limpador o mais árduo de todos era o trabalho de trocar a grelha da locomotiva. Grelha, nas locomotivas, é a grade de ferro que funciona como aparador de brasas, para impedir que estas caiam sobre os dormentes de madeira da estrada e venham a queimá-los. O maquinista, pilotando uma locomotiva a fogo, era obrigado a notar se a grelha estava em ordem, pois era comum se avariar (empenar) devido ao intenso calor a que era submetida. Quando isso ocorria, a locomotiva era recolhida a um depósito para a troca da peça, serviço que devia ser feito com muita rapidez, pois era rara a existência de uma locomotiva reserva em condições de

⁸⁹ PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru: EDUSC, 2000. p. 154-156.

⁹⁰ Id. *Ibidem*.

trafegar imediatamente. Uma locomotiva parada levava até duas horas ou mais para ficar com a pressão necessária para movimentar-se. Além disto, a direção da estrada não admitia o atraso dos trens, sequer por um minuto, ainda mais quando se tratava de trem de passageiros ou de gado. A operação de troca de grelhas era penosa devido ao peso das grelhas novas, quarenta a cinqüenta quilos, e ao calor intenso das fornalhas.

Para chegar à carreira de maquinista de locomotivas “Maria Fumaça” e pilotar uma locomotiva de trem de passageiros, o ferroviário precisava de anos de experiência; deveria para tanto transpor os seguintes postos: limpador, foguista de manobra, foguista de trem de carga, foguista de trem de passageiro, maquinista de manobra de trem de carga e, finalmente, maquinista de primeira classe de trem de passageiros.⁹¹

O pessoal responsável pelo setor de locomoção e transportes, da linha, estações e trens, era o que se encontrava submetido a uma fiscalização e vigilância maiores, advindo daí o fato de ser o que recebia maiores punições. Os chefes de estação, guarda-freios, foguistas, maquinistas e outros eram diretamente responsáveis pela segurança e eficiência dos transportes. Sobre o maquinista pesava grande responsabilidade em relação ao atraso e acidentes que freqüentemente aconteciam.⁹²

Além da locomoção, havia ainda o setor de construção e manutenção dos dormentes dos trilhos, onde trabalhavam os engenheiros, os fiscais da manutenção da via permanente e o pessoal menos especializado, serventes, carpinteiros, etc; o setor de manutenção das locomotivas e dos vagões, que incluía as oficinas onde se concentrava grande número de trabalhadores, entre mecânicos, ferreiros, pintores, carpinteiros, torneiros, caldeireiros; e, finalmente, o setor administrativo, responsável pela contabilidade, pelos escritórios relacionados à fiscalização e administração dos recursos humanos, pelo funcionamento das estações e dos telégrafos.

Em um relatório da polícia, datado de 29 de novembro de 1935, sobre as atividades comunistas entre os ferroviários de Curitiba no qual foi relatado ao lado de cada nome o lugar onde trabalhavam os suspeitos, percebemos que não havia na militância preponderância de nenhum dos setores citados acima, ou seja, os militantes tinham diferentes ocupações:

⁹¹ Id. *Ibidem*.

⁹² MOREIRA, Maria de Fátima Salum. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. *Revista História*, São Paulo, v.11, 1992, pp. 137-150.

29 de novembro de 1935

Pessoas que desenvolvem atividades comunistas:

Aníbal R. Sanchez – manobreiro – estação de Curitiba

Alexandre Oliveira – manobreiro – estação de Curitiba

Joaquim Ferreira – carregador – estação de Curitiba

José Fabrim – carregador – estação de Curitiba

Manoel Brasil Vasconcelos – estafeta de telégrafo – estação de Curitiba

Yedo Faria Pinto – fiscal de trem – (já está preso)

Sergio Verges – Encarregado de telégrafo – Curitiba

Alexandre Curriel – Encarregado de telégrafo – Curitiba

Januário Miranda – telegrafista – Curitiba

Didimo Ricardo – telegrafista – Curitiba

Odorico Silva Araújo – Conferente de bagagem

Arsênio Scarpim – Foguista (já está preso)

Joaquim Olímpio Amaral – Bagageiro – Tráfego

Oscar Mello – Fiscal de trem interino

Alfredo Munhoz Ferreira – Auxiliar de escritório – chefia tráfego Paraná

João da Rocha Faria – locomoção escritório

Altino Borba – escritório do Departamento Comercial

João Frâncico de Assis – contadoria Estrada de Ferro.⁹³

Assim como no relato sobre a trajetória do maquinista Claudemiro, também aqui o trabalho e a militância se mesclam; afinal a própria investigação da polícia focalizava não os militantes em si, mas as estações, os escritórios e as oficinas da Rede onde estes trabalhavam. Este fato é percebido também em investigações realizadas pela DOPS na cidade de Ponta Grossa no bairro da Vila Oficinas. Quase todos os suspeitos têm profissões ligadas à manutenção das locomotivas, pois nesta cidade havia uma grande concentração de operários deste setor. É importante observar no documento como se relacionam moradia, militância e trabalho:

Dados sobre o comunismo em Ponta Grossa

Bairro da Vila Oficinas: Entre os operários das Oficinas da RVPSC, em número de 500 aproximadamente, uns 50 apenas são comunistas. Destacam-se:

Raul Reichtal, torneiro.

Amilton Gasparello (chefe comunista), mecânico.

Sr. Jeffete do Rego, propagandista ardoroso, vendendo jornais e livros.

Afonso Pires, mecânico, bebedor e pau d'água.

Estefano Schimaneski, mecânico.

Ladislau Schimaneski, mecânico.

Dionísio Deroco, auxiliar mecânico, caldeireiro.

Paulo de George, torneiro.

Nino de George, chefe de turma da ferramentaria.

Umberto Moro, contra-mestre da mecânica.

Casemiro Popeninges, chefe de turma da mecânica.

Constantino Janoski, ferreiro.

Casemiro Armolinski, ferreiro.

José Coloda, auxiliar de ferreiro.

Miguel Pompiki, ferreiro.

⁹³ Dossiê DOPS, Atividades Comunistas, n.0312, top.34, p.3, DEAP.

Miguel Pitura, ferreiro.
 Manoel de Oliveira, pintor.
 E vários outros.⁹⁴

Os intervalos de descanso dos operários transformavam-se em pequenas aglomerações no próprio ambiente de trabalho ou próximo a ele onde se discutiam fatos relacionados à oficina e à organização de movimentos coletivos em prol das reivindicações dos trabalhadores; na dimensão da vida cotidiana ia se construindo aos poucos a consciência da classe. Até mesmo comícios eram realizados nestes espaços atrelados à Rede na cidade de Curitiba. No jornal *Diário da Tarde* de 14/10/1935, por exemplo, foi noticiado um comício dos ferroviários que se realizou no dia 11, na Praça João Pessoa, fronteira à estação ferroviária, onde estiveram presentes cerca de 300 ferroviários.⁹⁵ Outros lugares do centro da cidade e da própria ferrovia eram suspeitos de serem pontos de encontro como informava o agente “R” ao delegado Walfrido Piloto no dia 22/10/1935: “Comunico-vos que à poucos dias estando no café Colares, lá consegui apanhar diversos que ali se achavam palestrando [...]. Existem organizações de células e núcleos [...] aqui no tráfego tem tido já diversas reuniões até dentro dos carros de inspeção”.⁹⁶ A plataforma da estação foi também o local de comemoração pelos sucessos da ação coletiva: “Lugdero Pinto, [...] por ocasião da greve de trinta e quatro instigou, naquela ocasião, os ferroviários à indisciplina, pagando-lhes cerveja na plataforma da Estação, em regozijo pela greve”.⁹⁷

A criação de vilas operárias como a Vila Oficinas em Ponta Grossa era parte de um projeto que visava atingir o ambiente externo ao mundo do trabalho, com o objetivo de controlar a vida social, familiar e moral dos trabalhadores.⁹⁸ Mas esta interferência das empresas na moradia e na vida cotidiana teve conseqüências imprevisíveis aos empregadores e dirigentes; muitas vilas operárias tornaram-se lugares de encontros, de convivência, de militância e de solidariedade. Esta questão da criação da identidade de classe a partir da coexistência nas vilas operárias é tema de diversas pesquisas relacionadas

⁹⁴ Dossiê DOPS, “PCB”, n.1466c, top. 173, p.92, DEAP.

⁹⁵ Jornal *Diário da Tarde*, 14/10/1935, p.1.

⁹⁶ Dossiê DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.9, DEAP.

⁹⁷ Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, p.5, DEAP.

⁹⁸ “O fato de certas indústrias fornecerem casas a seus operários em contrapartida seja de um aluguel geralmente descontado do salário, seja das obrigações econômicas e não econômicas não explicitadas em contrato, mas incorporadas ao comportamento dos operários como parte das regras do jogo, significa de fato uma interferência direta e visível da administração da fábrica sobre a vida social extra-fábrica dos trabalhadores”. LOPES, José Sérgio Leite. *A tecelagem dos conflitos de classe na “cidade dos chaminés”*. São Paulo: Marco Zero; Brasília: UnB, 1988, p. 17.

ao mundo do trabalho. Um aspecto que observamos entre os ferroviários e que talvez não seja muito destacado na bibliografia, são os conflitos motivados também pela co-habitação.

1.2.3 Conflitos, inimizades e delações entre os ferroviários

É bastante conhecida a formulação de Edward Thompson sobre a formação da classe operária como resultado de experiências comuns e da articulação de interesses entre si.⁹⁹ Acrescentaríamos a esta, a observação de Giovanni Levi: “conflito e a solidariedade se misturam na realidade concreta”.¹⁰⁰ A classe se forma na luta, entretanto, daí surgem, não somente solidariedades, mas também conflitos entre os próprios trabalhadores. Além da solidariedade, da ação coletiva, da identidade, da amizade e da consciência de classe, nos momentos de grande agitação social e mobilizações coletivas intensificam-se também as inimizades, as rivalidades e os conflitos.

Os espaços onde os ferroviários se reuniam para conversar e realizar pequenas reuniões eram as casas dos vizinhos; esta proximidade de moradia gerava amizades ou acirrava as antipatias. Chamamos a atenção para isto por encontrarmos vários delatores nas investigações da DOPS que eram vizinhos dos denunciados.

A partir de um relatório policial específico, do ano de 1935, sobre as ações de militantes comunistas na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, podemos reconstituir parte dos conflitos e rivalidades existentes entre os ferroviários da RVPSC na Era Vargas. A análise das relações dos denunciadores com os denunciados nos permite supor quem eram as pessoas que compareciam na DOPS para falar sobre atividades suspeitas de companheiros de trabalhos, vizinhos ou subordinados. Vejamos como isso ocorreu no ambiente da ferrovia.

Guilherme Gerbert, contra-mestre das oficinas da estrada de ferro, antes de ir à DOPS, observou por muito tempo uma movimentação suspeita na casa de seu vizinho e também companheiro de trabalho na ferrovia, José Hernandez Cabezon. Por morar em frente à casa de Cabezon tinha uma visão privilegiada; assim, podia relatar tudo com detalhes ao delegado do DOPS. Em novembro de 1935, decidido em denunciar Cabezon, Gerbert compareceu à delegacia de polícia e fez a seguinte declaração:

⁹⁹ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.p.10.

¹⁰⁰ LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p.43.

Que, residindo em frente da casa de José Hernandez Cabezon, pôde observar, há tempos, após a greve de outubro do ano passado, que nessa casa se reuniam sempre funcionários ferroviários, dentre os quais se recorda ter visto Yedo Faria Pinto e Edmundo Garret de Oliveira, sendo que via freqüentar, sempre, a casa de Cabezon, também o ex-funcionário João Cabral Filho; que ignora quais os assuntos de que tratavam estas pessoas; que desconhece o nome de outros funcionários que façam parte do grupo de Cabezon; que, dentre os elementos ferroviários atualmente suspensos do serviço, existe o de nome Jorge Herlain, que trabalhava como ferreiro das oficinas e que pregava a indisciplina entre os empregados, aconselhando-os a não prestarem obediência a quem quer que fosse, ali dentro das oficinas, pois ali não existia chefe; que, certa ocasião, ao chamar, o depoente, à ordem um operário, este lhe respondeu com grosseria, da forma que era aconselhado.¹⁰¹

Sobre a relação entre Gerbert e Cabezon não temos mais informações, sabemos somente que eram vizinhos e que ambos trabalhavam na Rede de Viação, em setores diferentes, Gerbert nas oficinas e Cabezon nos escritórios. Este, após o inquérito da polícia, acabou sendo preso, ficando detido por mais de dois anos por seu envolvimento em atividades subversivas; sua ficha nos informa que era casado, tinha quarenta e sete anos, era natural da Espanha e morava em Curitiba.¹⁰² Em relação à militância de Cabezon na ferrovia era relatado no inquérito: esteve entre as lideranças da greve ocorrida em 1934, à qual aderiram mais de sete mil ferroviários; ajudou a organizar um núcleo da Aliança Nacional Libertadora na Rede em 1935, ano em que também foi membro da Comissão Executiva do Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná.



Foto de José Hernandez Cabezon. Fonte: Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, DEAP.

¹⁰¹ Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, p.10, DEAP.

¹⁰² Idem, p.1.

O que levaria um vizinho a denunciar um outro que, além de viver no mesmo bairro trabalhava também na mesma empresa, é uma pergunta para a qual podemos hipoteticamente dar várias respostas. Gerbert não foi o único vizinho delator. No mesmo inquérito da polícia, também consta o depoimento de Januário Santos.

Januário, que morava próximo à casa de Dario Prinz, relata o seguinte:

Que reside nas proximidades da casa da família de Dario Prinz e sabe que, há tempos, numa festa de batizado ou aniversário, aquele, num discurso, disse que seu filho, que é um garoto de uns três anos de idade, ainda seria, um dia, general comunista; que sabe ser Dario Prinz simpatizante dessas idéias, sendo isto também notório entre o pessoal ferroviário; sabe que Dario Prinz realizava reuniões em sua casa, não sabendo, porém, quais os elementos que freqüentavam essas reuniões, pois o depoente não costuma ir à casa de Dario Prinz; que sabe serem essas reuniões um tanto suspeitas.¹⁰³

Dario Prinz era um ativo militante do Partido Comunista do Brasil, provavelmente deve ter defendido abertamente suas idéias nas proximidades do lugar onde morava, na rua João Negrão, no centro da cidade de Curitiba; isto deve ter causado boatos e preocupação entre os moradores. “Famoso” por suas idéias não só na vizinhança e nos quadros da ferrovia, Dario chamava a atenção também dos investigadores da DOPS. Podemos perceber isso através de um bilhete enviado ao delegado: “Julgo conveniente interrogar o senhor Dario Prinz, fiscal de trem, na Estrada de Ferro, o qual fazia parte do Sindicato dos Ferroviários, e cujas idéias extremistas são tão conhecidas que até estavam sendo comentadas em um café da rua 15”.¹⁰⁴

Dario tinha apenas 25 anos, no entanto já havia sido chofer, conferente, ferroviário, porteiro e era empregado do comércio quando foi preso no dia 27 de novembro de 1935, devido ao envolvimento com atividades subversivas. A data da prisão nos indica que ela pode ter relação com a onda de anti-comunismo e repressão que se seguiu as rebeliões conhecidas como Intentona Comunista.¹⁰⁵ Dez anos após este episódio, já livre, em uma carta datada de dezembro de 1945, descrevia suas atividades ao Comitê Estadual do Paraná do PCB, após uma viagem que tinha feito à cidade de Ponta Grossa. Dario relatava o seguinte: “Os ferroviários contam também com amplas possibilidades. Estive reunido com

¹⁰³ Idem, p. 19-20.

¹⁰⁴ Dossiê DOPS, “Atividades Comunistas”, n.0312, top.24, p.18, DEAP.

¹⁰⁵ Dossiê DOPS, “Pasta individual Dario Prinz”, n. 0830, top. 319, DEAP.

eles e fiz ali também uma proveitosa sabatina. Pude notar entre os muitos mais ânimo do que entre os ferroviários de Curitiba”.¹⁰⁶

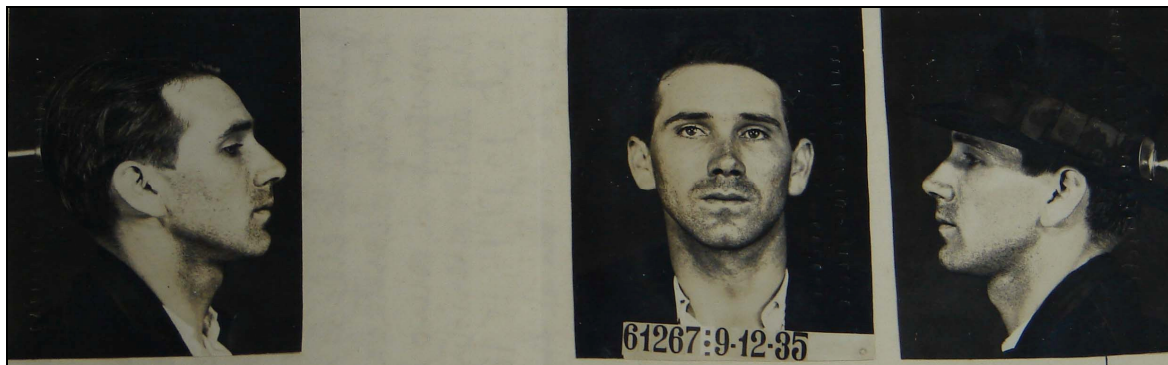


Foto de Dario Prinz. Dossiê DOPS, “Pasta individual Dario Prinz”, n. 0830, top. 319, DEAP.

A militância de Dario Prinz na ferrovia é lembrada pelo ferroviário aposentado Esmeraldo Blasi Júnior, em declaração feita à polícia muitos anos depois, em 1975, quando foi preso por contribuir com dinheiro para o PCB. Interrogado pela polícia, Esmeraldo nos apresenta um quadro da militância cotidiana na ferrovia no começo da década de 40: “entrou para o partido quando o mesmo era ilegal, numa das campanhas levadas a efeito na própria Rede Ferroviária, através de Dario Prinz, (que tinha uma loja de revista na antiga Rua XV de Novembro), numa festa do bairro do seminário, num campo de futebol, quando o Dr. Flávio Ribeiro fez um discurso para angariar votos para Vieira Neto para deputado estadual, quando foi formado o comitê dos ferroviários do qual o interrogado fazia parte”.¹⁰⁷

As campanhas para o candidato do PCB, José Vieira Neto, citadas por Esmeraldo, tiveram resultados positivos em 1947, quando este foi eleito deputado estadual com 775 votos.¹⁰⁸ Os esforços de militantes como Dario Prinz com certeza devem ter contribuído para esta vitória. Dario possivelmente devia ser muito dedicado ao PCB, pois seu nome consta nas listas da DOPS não somente como membro do Comitê Estadual, mas também como membro do Comitê Municipal da Capital, membro das células do partido “Olga Benário Prestes”, “1º de maio” e do bairro “Siqueira Campos”.¹⁰⁹

Os relatos sobre a vida de Dario Prinz ilustram a dedicação de um militante à sua

¹⁰⁶ Idem.

¹⁰⁷ Dossiê DOPS, “Pasta Individual Esmeraldo Blasi Junior”, n. 1121, top. 336, DEAP.

¹⁰⁸ IPARDES. *Resultados eleitorais, Paraná, 1945-82*. 2.ed. Curitiba: 1989.

¹⁰⁹ Dossiê DOPS, “Comitê Comunista Central da Capital”, n.0264, top. 29, p.93, DEAP.

causa em diversos ambientes e instituições que estavam interligados: trabalho, casa, família, vizinhança, organizações de bairros e partido político. Ex-ferroviário e trabalhador do comércio, ele não deixou de freqüentar as dependências da Rede e nem deixou de conversar com seus antigos companheiros de trabalho.

Ao mesmo tempo em que influenciava e arregimentava mais ativistas para o partido, Dario deve ter arranjado muitos desafetos e inimigos pelo caminho, senão não teria sido denunciado, isto revela a imprevisibilidade de toda ação social. O desejo de revolucionar o mundo, a defesa do que considerava o bem comum e os direitos da coletividade e a crença no comunismo eram causas lógicas e boas para Dario, mas poderiam soar como um insulto para muitos outros trabalhadores que pensavam diferente: “Uma das características principais da ação social é que seu resultado depende das ações paralelas, ou da reação de outras pessoas.”¹¹⁰ Estas reações muitas vezes foram favoráveis e positivas, como a adesão dos ferroviários à greve de 1934 e a vitória de Vieira Netto para deputado nas eleições de 1947 e demonstram que crescia a simpatia dos trabalhadores por muitas idéias defendidas pelos militantes comunistas. No entanto, havia outros projetos políticos concorrentes como alternativa de mudança, entre eles o mais radical opositor era o integralismo. Em 1935, ano das investigações da DOPS, o integralismo tinha uma poderosa força política, inclusive no Paraná.

Além do confronto existente entre integralistas e comunista que motivava acusações mútuas, o governo Vargas também estimulava atos de delação. Segundo Maria Luíza Tucci Carneiro, havia um incentivo do Estado através de uma efetiva propaganda da DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) em favor das delações e denúncias. Como parte do projeto político do governo Vargas, a DOPS e a DIP foram responsáveis “[...] por atos de saneamento ideológico processados em diferentes categorias. Alimentavam-se atitudes de delações consideradas por muitos como um ‘ato de fé’, crenças de estarem servindo à nação em nome da segurança nacional”.¹¹¹

O projeto político do regime varguista era realizar um amplo “saneamento ideológico” mas, na prática, nem sempre foi isso que ocorreu. Se de fato ocorreram entre os ferroviários estas delações “em nome da segurança nacional” como analisamos acima,

¹¹⁰ ROSENTAL, Paul-André. Construir o “macro” pelo “micro”: Fredrik Barth e a micro-historia. In: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p. 157.

¹¹¹ CARNEIRO, Maria Luíza Tucci. O Estado Novo, o DOPS e a ideologia da segurança nacional. In: PANDOLFI, Dulce (Org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999, p. 335.

as motivações dos delatores provavelmente não foram somente cumprir um “ato de fé”. Inimagináveis conflitos internos, relacionados ao mundo do trabalho e à vida pessoal, deviam existir entre aqueles trabalhadores para que eles chegassem ao ponto extremo de ir até à polícia realizar uma denúncia.

Os depoimentos prestados por vizinhos, por chefes de seções, por companheiros de trabalho, podem ter sido motivadas por simples desentendimentos devido a causas banais, por antipatias mútuas, por inveja, por medo das idéias revolucionárias, etc., ou podem ter vários motivos ao mesmo tempo, mas também talvez sejam sinais de lutas por idéias e por poder. Não temos uma explicação lógica e racional unificada e com certeza não poderemos dar uma resposta definitiva a esta questão, mas a reflexão sobre as cisões entre os trabalhadores, demonstrando o quanto é heterogênea a categoria, é importante por ajudar a explicar a desarticulação do movimento operário nos anos de repressão.

A análise sobre a vida do ferroviário – nos espaços de sociabilidade e no cotidiano de trabalho – e as histórias relatadas neste capítulo ajudam-nos a compreender como a ação coletiva, a organização dos trabalhadores e a consciência de classe foram geradas tendo como base experiências vividas na ferrovia.

CAPÍTULO 2

Trajetórias cruzadas: a greve de 1934

*“A greve é um conflito que multiplica as relações entre as classes e os grupos sociais, habitualmente instalados nos compartimentos separados. [...] A greve é uma relação dinâmica”.*¹¹²

Neste capítulo analisaremos a greve dos ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, ocorrida no ano de 1934. Este acontecimento, no qual estiveram envolvidos militantes comunistas como Claudemiro Batista, cuja trajetória de militância analisamos no primeiro capítulo desta dissertação, nos permite reconstituir o grupo a partir das relações sociais, pois a greve acentua diversos conflitos e ligações entre os indivíduos. Analisaremos também as influências dos elementos comunistas entre os ferroviários neste evento.

Esses ferroviários não foram bem sucedidos em suas tentativas de se articularem politicamente, e se poucos receberam a punição da prisão, muitos perderam seus empregos, 700 operários foram dispensados pela Superintendência da Rede segundo o jornal *Diário da Tarde*, como efeito da greve de 1934.¹¹³ A maioria seguiu a marcha do trabalho pacificamente, esperando para entrar em cena em momento mais oportuno. Devemos destacar que para um trabalhador, que normalmente tinha obrigações familiares, combater a ditadura do Estado Novo e ou qualquer outra ditadura é uma tarefa arriscada. As ações do homem comum, muitas vezes, não são compreendidas em nossa incansável busca por indícios de resistência.

2.1 A história de Yedo, um comunista confesso...

O clima é literalmente de guerra: março de 1942. Após a realização de um comício, dezenas de populares saem pelas ruas de Curitiba depredando casas de comércio, bancos, confeitarias, padarias, alfaiatarias, restaurantes, etc. Os alvos são os inimigos do Brasil:

¹¹² PERROT, Michelle. *Jeunesse de la greve*. Paris: Seuil, 1984, p.24.

¹¹³ *Diário da Tarde*, 16 de novembro de 1934, p. 3.

alemães, italianos, japoneses; “os camisas coloridas”, como dizia um panfleto da época, em uma alusão aos supostos simpatizantes dos regimes fascistas.¹¹⁴

Se eram bem vindos comícios e demonstrações públicas a favor do Brasil e dos aliados contra os estrangeiros “oportunos que viviam adorando ídolos da terra dos seus ancestrais”,¹¹⁵ desta vez as atitudes dos manifestantes tinham passado dos limites. A propriedade privada fora violada, investigar e punir os responsáveis tornava-se imperativo.

A lista da polícia era grande. Ao lado de cada nome, qualificações nada imparciais eram atribuídas aos investigados: Paulo, “incendiário e falido”; Atílio, “comunista vencido na luta”; Ciro, “além de comunista é um ébrio degenerado”; Januário, “ébrio habitual, sem emprego e com vida misteriosa”; Francisco, “integralista, ladrão e oportunista”; Rodrigo de Freitas, “apesar de seu respeitável nome, sempre foi adepto das manifestações comunistas”; Moisés Guelmann, “judeu comunista que para se ver livre de seu concorrente, mandou atacar e dirigir o assalto à Vidraçaria Vitraux, dessa forma hoje a fábrica de espelhos Salomão Guelman domina o mercado”; Dalio Zippin, “também judeu comunista, mandou destruir a Sociedade Rio Branco levando consigo parte da biblioteca e andava com seu automóvel a serviço da destruição”.¹¹⁶

Entre muitos vagabundos, ébrios, propagandistas de doutrinas extremistas, aproveitadores, ladrões, etc., um dos acusados como responsável pelo quebra-quebra, Yedo Faria Pinto, já era velho conhecido da polícia. Ferroviário processado como comunista e preso por diversas vezes, sua trajetória entrelaça cenários e contextos: a greve na ferrovia em 1934, as reuniões da Aliança Nacional Libertadora do Paraná em 1935, as prisões ocorridas em 1936 e 1937, e o quebra-quebra em 1942.

A partir das fontes e das fotos do arquivo, podemos imaginar quem era Yedo: um senhor casado, meio calvo, pois já tinha 41 anos de idade. Ele aparece nos relatos, ora exaltado pregando suas idéias abertamente nas dependências da ferrovia, ora se encontrando secretamente na casa de amigos comunistas.

¹¹⁴ Dossiê DOPS, n.254, p.1, Comício de 18/03/1942, DEAP.

¹¹⁵ Idem.

¹¹⁶ Idem, p.8.

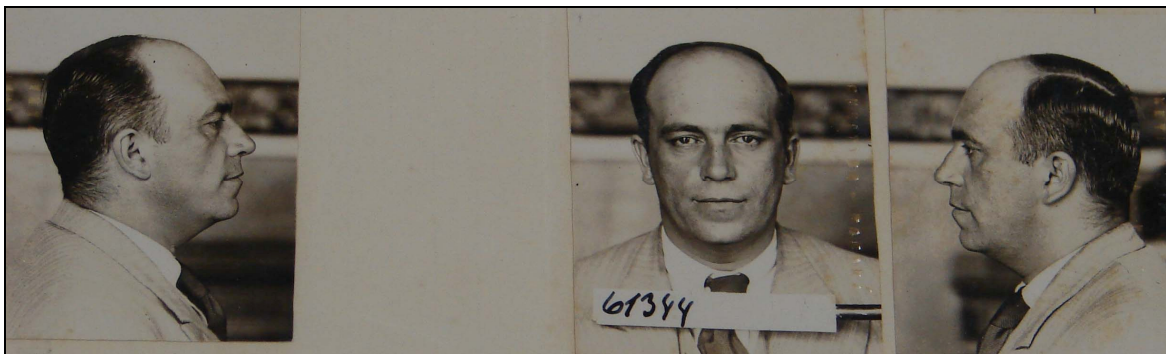


Foto de Yedo Faria Pinto. Fonte: Dossiê DOPS, pasta individual de Yedo Faria Pinto, n.3752, top.494, DEAP.

Natural da cidade de Patrocínio em Minas Gerais, Yedo Faria Pinto residia no número 2070 da Avenida Batel em Curitiba, era fiscal de trem da Estação de Curitiba quando foi preso pela primeira vez em novembro de 1935 por suspeitas de atividades comunistas. O presídio político da época era a Casa de Detenção. Depois de um ano e meio de pena, em junho de 1937 foi posto em liberdade. Novamente por motivos políticos, decretou-se sua prisão em novembro de 1937. Saiu do cárcere seis dias depois, pois não havia nenhuma prova contra ele. Ao lado de Yedo, vários outros ferroviários também foram detidos como resultado de um inquérito no qual se investigavam as rebeliões comunistas em preparo.

O ponto de partida das investigações tinha sido a greve de 1934.

Yedo foi denunciado por Emílio Amádio que compareceu à Delegacia de Ordem Política e Social no dia 30 de novembro de 1935. Em seu relato, Emílio fala do dia-a-dia das oficinas da Estrada de Ferro em Curitiba, onde vinha observando conversas suspeitas entre os trabalhadores:

Que, como chefe de turma da seção de carpintaria, das oficinas da Estrada de Ferro, tem podido constatar que no quadro da Estação ultimamente, quase todos os dias vinham se reunindo grupos de ferroviários [...] é sabido entre o pessoal ferroviário que os elementos [...] em geral vinham exercendo atividades no sentido de criar confusão no seio dos ferroviários, e sempre atacaram a administração, tendo sido, já, os ditos elementos, os promotores da greve dos ferroviários em outubro de mil novecentos e trinta e quatro; que as conversações dos grupos a que o declarante se referiu eram suspeitas, pois, sempre que um chefe de serviço ou funcionário de confiança da administração da Estrada, deles se aproximavam, eles se afastavam ou mudavam de conversa.¹¹⁷

¹¹⁷ Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, p.19, DEAP.

Sobre essas reuniões suspeitas também depôs o nosso já conhecido Guilherme Gerbert, denunciando os fatos que vinha observando na casa de seu vizinho, também ferroviário, José Hernandez Cabezon; mais uma vez Yedo Faria Pinto aparece citado:

Que, residindo em frente da casa de José Hernandez Cabezon, pôde observar, há tempos, após a greve de outubro do ano passado, que nessa casa se reuniam sempre funcionários ferroviários, dentre os quais se recorda ter visto Yedo Faria Pinto e Edmundo Garret de Oliveira, sendo que via freqüentar, sempre, a casa de Cabezon, também o ex-funcionário João Cabral Filho; que ignora quais os assuntos de que tratavam estas pessoas.¹¹⁸

Seguindo os depoimentos, no mesmo dia 30 de novembro de 1935, Carlos Dondeo também tinha denúncias a fazer na DOPS. O que preocupava este ferroviário eram dois telefonemas anônimos que havia recebido comunicando-lhe que, nas oficinas da Estrada de Ferro, eram confeccionadas as guilhotinas que seriam armadas em praça pública para cortar as cabeças dos chefes, na revolução que era preparada a fim de destruir a burguesia¹¹⁹ é interessante observar aqui as referências ao imaginário da Revolução Francesa.

O quanto isso era verdade ou exagero não sabemos, o fato é que Dondeo deve ter levado a sério as ameaças a ponto de denunciá-las à polícia. Em sua fala, mais uma vez, Yedo aparece em cena, agora contracenando com um ferroviário de nome estranho Willyvinegre Bretas:

[...] descendo até a plataforma, deparou ali com movimento desusado, pois não era hora de trens; que estavam formados na plataforma diversos grupos de ferroviários, que comentavam a suspensão imposta pela Superintendência aos ferroviários Yedo Faria Pinto e Willyvinegre Bretas; que, num desses grupos, se achavam esses dois ferroviários, os quais haviam sido informados daquela suspensão por uma carta recebida momentos antes, sendo que Yedo comentava em termos exaltados a sua suspensão; que as suspensões referidas foram motivadas, segundo dizia a carta, por andarem ambos aqueles ferroviários pregando a indisciplina entre os seus colegas e fazendo alusões desairosas à Administração; [...] Yedo dizia que [a suspensão] se tratava de um caso político e que a Superintendência havia levado ao terreno do serviço, sendo que se ele era comunista, o caso era de polícia e não da Administração da Estrada.¹²⁰

Os comentários de Yedo sobre a militância comunista demonstram que os trabalhadores envolvidos com política e comunismo sabiam que enfrentariam a repressão policial. Para a polícia, as reivindicações proletárias, como a greve ocorrida em 1934,

¹¹⁸ Idem, p.10.

¹¹⁹ Idem, p.14.

¹²⁰ Idem, p.8.

tinham somente a intenção de instigar a desordem e a insatisfação e conseguir novos adeptos para auxiliar a grande rebelião comunista, principalmente por ser a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina a ligação indispensável entre o poder central e a região sul do país; assim se justificavam as prisões.¹²¹

Apesar das particularidades que individualizam cada mobilização e sua época, nas greves são recorrentes as tentativas de se definir quais são os direitos e interesses mais amplos da classe: “frente aos patrões, ao Estado e à opinião pública, essas lutas gerais ajudaram a redefinir os limites da legitimidade e da legalidade, tanto das demandas operárias, quanto das estratégias e táticas de lutas adotadas para defendê-las”.¹²² Pelo que percebemos nos depoimentos, estas estratégias e táticas foram amplamente discutidas no dia-a-dia do trabalho na ferrovia. As reuniões entre os trabalhadores, no horário do expediente, ou fora dele, nas oficinas, nas estações e nas casas de vilas ferroviárias eram motivo de preocupação para os chefes de serviços ou para os funcionários de confiança da administração da Rede, principalmente depois de 1934. A greve tinha demonstrado que aquelas pequenas reuniões podiam ter conseqüências significativas, despertando nos trabalhadores a revolta contra as duras condições de vida e os ajudando a se unirem para lutarem por objetivos comuns.

Os acusados de liderar os grupos de ferroviários eram ligados, de uma maneira ou outra, ao sindicato ou a alguma organização política. Tinham uma longa trajetória de militância. Todos tiveram atuações destacadas na greve, o militante teve o papel de mediador, articulando politicamente as aspirações da maioria de linguagem não articulada.¹²³ Segundo Serge Berstein, as forças políticas, representadas pelos militantes:

[...] têm como umas de suas funções primordiais precisamente articular, na linguagem que lhe é própria, as necessidades ou as aspirações mais ou menos confusas das populações. Por isso a mediação política possui o aspecto de uma tradução e, como esta, exibe maior ou menor fidelidade ao modelo que pretende exprimir [...] distância, fundamental para a compreensão dos fenômenos históricos, entre a realidade e o discurso.¹²⁴

¹²¹ Idem, p. 10.

¹²² FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul: Educ; Rio de Janeiro: Garamond, 2004, p. 269.

¹²³ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p.57.

¹²⁴ BERSTEIN, Serge. Os partidos. In: REMOND, René (Org.). *Por uma história política*. 2.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003, p. 61.

Problemas que se situam no nível estrito da existência cotidiana, como salários baixos, conflitos com a administração da Rede, longas jornadas de trabalho, etc., só se transformam em reivindicações coletivas pela ação fundamental do militante:

A passagem dessas aspirações e dessas necessidades (que não são unicamente materiais) à expressão de um pensamento político não aparece de modo algum como algo evidente, mas dá lugar a uma misteriosa alquimia que modifica a própria natureza do fenômeno. A realidade vivida pertence à esfera do concreto cotidiano, o campo político à esfera do discurso e das representações especulativas, e não existe passarela natural entre as duas.¹²⁵

O militante era um indivíduo como qualquer outro, por mais disciplinado que fosse não agia mecanicamente em função do partido ou do sindicato. Um estudo que aborda a influência do partido político em um determinado grupo, como é o caso do PCB entre os ferroviários, ficaria incompleto sem o entendimento da militância e suas experiências. Os partidos políticos só podem ser entendidos com “[...] a análise de seus programas, do contexto histórico nacional e internacional dentro do qual ele se move, das tradições culturais que ele encarna, das mutações em suas bases sociais. Mas, para ser abrangente, o estudo dos partidos não pode prescindir da análise de sua militância”:¹²⁶ não basta a análise das reivindicações e dos discursos formalizados, é importante incluí-los no contexto em que foram produzidos, assimilados ou reinterpretados, nas experiências vividas individualmente ou coletivamente.

O inquérito policial que resultou na prisão do ferroviário Yedo foi instaurado no dia 20 de novembro de 1935. Antes, portanto, do primeiro levante armado comunista, conhecido como ‘Intentona Comunista’ (23 de novembro). Logo, não podemos dizer que a repressão foi somente consequência direta da onda de anti-comunismo que se seguiu às rebeliões. A própria Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina havia denunciado vários empregados por fazerem propaganda extremista. Isto revela conflitos provenientes de questões relacionadas ao trabalho entre os empregados e o superintendente. A repressão da polícia conteve a organização dos trabalhadores, as greves e as reivindicações salariais, ou seja, a militância comunista serviu como pretexto para refrear a subversão no mundo do trabalho.

¹²⁵ Id. *Ibidem*, p. 60.

¹²⁶ GARCIA, Marco Aurélio. O gênero da militância: notas sobre as possibilidades de uma outra história da ação política. *Cadernos Pagu*, v.8, n.9, 1997, pp.319-342, p. 322.

2.2 Cenas da greve: A classe em ação

Cinco de outubro de 1934: a edição especial do jornal *Diário da Tarde* bate recorde de tiragem; o periódico é disputado pelos leitores ávidos por notícias sobre a assembléia ocorrida no Clube Teuto-Brasileiro de Curitiba. O prédio do Teuto, lotado com cerca de 3.000 trabalhadores, não comportava mais ninguém. A pauta da reunião: decidir a deflagração da greve dos trabalhadores das ferrovias do Paraná e de Santa Catarina. Enfim tomada a decisão, seguem-se os aplausos e os gritos de greve.¹²⁷

A adesão foi geral, mais de 7.000 ferroviários, a maior paralisação ocorrida no Paraná até aquele momento. De imediato, em solidariedade, vários sindicatos de outras categorias se manifestaram em apoio, até mesmo paralisando seus trabalhos, como o Sindicato do Tráfego Marítimo e a União dos Operários dos Armazéns e Trapiches da cidade de Antonina (PR).

Em 1934, os sindicatos dos ferroviários do Paraná e Santa Catarina não eram unificados; existiam na época três entidades: O **Sindicato da Linha Itararé-Uruguaí**, que representava os trabalhadores da ferrovia Companhia São Paulo-Rio Grande, ligando Itararé (SP) a Marcelino Ramos (RS), cuja sede era em Ponta Grossa (PR); o **Sindicato do Paraná**, o qual representava principalmente os trabalhadores de Curitiba, e da Estrada de Ferro do Paraná que ligava Ponta Grossa (PR) á Paranaguá (PR), e o **Sindicato da Linha São Francisco**, que tinha sede em Mafra (SC), representando os trabalhadores da ferrovia que ligava esta cidade ao porto de São Francisco do Sul (SC). Embora existissem outros trechos de ferrovias no Paraná e em Santa Catarina, a maior parte da documentação encontrada sobre as organizações e a militância política referem-se a Curitiba e Ponta Grossa, onde ocorria a maior concentração de operários devido às instalações das oficinas da Rede. No entanto, na época da greve, não havia reconhecimento legal destes sindicatos, este reconhecimento era uma das reivindicações dos operários. Mas o principal objetivo da greve foi o aumento salarial.

Altino Borba, um dos participantes da Comissão Pró-Aumento que teve papel de vanguarda na greve, escreveu na época sobre este acontecimento. O relato seria publicado em um pequeno livro (“7.000 ferroviários em greve”), o que foi possível somente seis anos depois, em 1941, por causa da censura imposta pelo Estado Novo. O objetivo de Altino era

¹²⁷ BORBA, Altino. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941, p. 97.

não permitir que o movimento grevista caísse no esquecimento, pois seria criminoso “deixá-lo mergulhar na poeira do tempo sem nenhum registro especial”.¹²⁸ Entretanto, este foi o único registro, ao menos em forma de livro, encontrado até o momento. O esquecimento foi o destino da greve e do relato de Altino Borba.

Os anos que antecederam a greve foram de efervescência e disputa política. Os ferroviários, em seus discursos reivindicativos, constantemente rememoravam os acontecimentos de 1930 e 1932, quando o Governo Revolucionário de Vargas necessitou da colaboração da categoria para o deslocamento das tropas do Rio Grande do Sul a São Paulo: “Ninguém ignora que naquela época os funcionários da nossa ferrovia se mostraram inexcusáveis no cumprimento de seus deveres, desempenhando-os com tanto ou mais valor e sacrifício que os próprios soldados combatentes”.¹²⁹ A participação no movimento de 30 que resultou na deposição do presidente Washington Luiz e as promessas de revolução encheram de expectativa os ferroviários. Estes, porém, nada ganharam com o apoio dado ao Governo.

Em outubro de 1934, no mês em que ocorreu a greve dos ferroviários, as notícias dos jornais paranaenses destacaram as eleições para deputados estaduais e federais; finalmente a nação voltaria à normalidade democrática depois de quatro anos sob intervenção do desacreditado Governo Provisório. Discursos de candidatos, da direita integralista à esquerda comunista, disputavam as manchetes. Grandes comícios eram noticiados e a população se empolgava com a ida às urnas, agora sob um novo Código Eleitoral que garantia o voto secreto e o voto das mulheres. Vários líderes ferroviários estavam envolvidos intimamente nas campanhas, ligados principalmente ao Partido Reivindicador Proletário do Paraná (PRPP). O PRPP tinha sido criado naquele mesmo ano a partir da fusão do Partido Operário com o Partido Reivindicador Proletário. A fusão foi anunciada em um comício realizado em Antonina, no litoral do Paraná:

[...] As 10:30 dava entrada na gare da cidade [...] o trem que conduzira a caravana de Curitiba. Na estação aguardavam a chegada dos membros do Partido Reivindicador, grande número de operários pertencentes aos sindicatos de classe e outras pessoas gradas. [...] teve lugar, na praça Cel. Macedo, o grande comício proletário. [...] todos os oradores são vivamente aplaudidos pela grande massa que estacionava de frente ao correio da praça onde se realizava o comício.¹³⁰

¹²⁸ Id. *Ibidem*, p. 19.

¹²⁹ Id. *Ibidem*, p. 33.

¹³⁰ *Diário da Tarde*, 06 de junho de 1934, p.1.

Um dos oradores aplaudidos neste comício, Edmundo Garret de Oliveira, seria, quatro meses depois, um dos líderes da greve na ferrovia; ele ocupava a posição de presidente do Sindicato dos Ferroviários do Paraná e membro da Comissão Pró-Aumento Geral. Edmundo também seria candidato a Deputado Federal nas eleições de 14 de outubro de 1934. Aliás, vários candidatos da legenda do Partido Reivindicador eram ferroviários que atuaram vivamente no movimento grevista, inclusive Altino Borba. Impossível não ligar a greve, ocorrida no começo do mês de outubro, a este processo eleitoral. Outro indício da ligação do Partido Reivindicador Proletário aos trabalhadores da ferrovia é o fato do mesmo estar organizado em comitês municipais nas cidades onde havia grande concentração de ferroviários: Ponta Grossa, Curitiba, Paranaguá, Rio Negro e Antonina.

Seguindo a trajetória dos indivíduos ligados ao Partido Reivindicador Proletário e à greve de 1934, constatamos que muitos deles foram investigados pela Delegacia de Ordem Política e Social como militantes da Aliança Nacional Libertadora (ANL) e do Partido Comunista do Brasil (PCB). Mas, por enquanto, limitamo-nos a analisar a greve de 1934.

Essas questões ligadas ao contexto político da época podem esclarecer um pouco as motivações que levaram os trabalhadores a se organizarem para reivindicar o aumento geral dos salários. Muito além de questões puramente econômicas, o envolvimento dos ferroviários com partidos políticos demonstra que estavam em jogo projetos de mudanças amplas não só na esfera do mundo do trabalho, mas em toda a sociedade.

As promessas da “revolução” de 1930, a Guerra Civil em 1932, a criação no mesmo ano de um movimento de direita de grande participação popular, a Ação Integralista Brasileira (AIB), e a organização em meados do ano de 1934, de comitês em Curitiba da Frente Única Nacional Antifascista e Antiintegralista, que mais tarde (março de 1935) viria a se transformar na Aliança Nacional Libertadora (ANL), são indícios de que as massas populares cada vez mais tomavam parte na vida política da nação, com esperanças e disposição para se organizarem e lutarem pelos projetos alternativos de mudanças sociais, econômicas e políticas.

Não podemos deixar de considerar, também, os motivos econômicos que levaram à deflagração da greve. A questão da pobreza e da situação miserável, por ser mais despolarizada e passível de interpelar a opinião pública, foi destacada por Altino Borba como o principal fator para a mobilização dos ferroviários:

[...] em 1934, o funcionalismo da Rede de Viação do Paraná-Santa Catarina encontrava-se em situação de penúria, principalmente na grande maioria de seus trabalhadores manuais, remunerados com verdadeiros salários de fome. [...] Um operário, pois, ganhando a bagatela de cento e vinte mil réis, ou ainda menos, era um homem condenado a viver na extrema penúria sem quaisquer probabilidades de concorrer para o levantamento moral da família, porque esposa e filhos desse indivíduo, e ele próprio, tinham de recorrer ao regime da sub-alimentação [...] Faça o leitor, por curiosidade, a relação das despesas a que está sujeita uma família, e veja se será possível encaixá-las dentro desse salário miserável.¹³¹

Fizemos esta comparação de preços, um pouco por curiosidade, um pouco devido à necessidade analítica. O ferroviário recebia 123\$000 réis por mês, o que equivalia a 4\$100 por dia. Vejamos a média dos preços dos principais gêneros alimentícios no comércio de Curitiba: um quilo do arroz - 1\$440, um quilo de feijão - 0\$660, um litro de leite - 0\$800, o quilo de pão - 1\$250, o quilo de carne 1\$920;¹³² somando-se o estritamente necessário para a alimentação de uma família, os gastos já superariam os ganhos, isso sem mencionar outras despesas como saúde, habitação, vestuário, transporte, lazer.

Mais de sete mil ferroviários seguramente não aderiria à greve somente por terem se deixado levar por “agitadores”, como consta nas acusações depreciativas feitas por Alexandre Gutierrez, Superintendente da Rede, ao comentar os acontecimentos ocorridos na ferrovia:

Obra de Comunistas... Um matutino divulga uma entrevista do Sr. Alexandre Gutierrez [...] sobre o último movimento grevista verificado nessa estrada, acusando de comunistas os seus autores, além de elementos estranhos, como o deputado classista Waldemar Reikdal, que qualifica de agitador. Diz o entrevistado que essa greve não tinha nenhum intuito econômico e social, mas, apenas, intuito político.¹³³

Há muitos motivos para discordarmos das palavras do Superintendente quanto aos intuítos da greve, embora tenhamos que admitir que suas acusações não eram de todo infundadas. Se havia nitidamente um campo fértil para a deflagração de um movimento grevista, ao menos em relação às precárias condições econômicas de grande parte dos trabalhadores e das condições de trabalho na Rede, foi preciso uma voz articulada que levasse esses descontentamentos a um canal reivindicativo e coletivamente organizado; os

¹³¹ BORBA, Altino. Op. cit, p. 22.

¹³² Os dados se referem à 1937, pois somente a partir deste ano o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística passa a calcular o índice de preços dos gêneros alimentícios. IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Departamento Estadual de Estatística). *Sinopse Estatística do Estado*, nº 3. Curitiba: 1939.

¹³³ *Diário da Tarde*, 25 de outubro de 1934, p.01.

“agitadores”, citados por Alexandre Gutierrez, tiveram o papel de vanguarda neste contexto.

A avaliação negativa da greve apenas como fruto de conspirações comunistas tinha raízes na oposição entre o Superintendente da Rede e a Comissão Pró-Aumento, pois as negociações entre as partes obviamente não haviam sido nada amigáveis, com ameaças de ambos os lados. Em uma nota no jornal *Diário da Tarde*, do dia 6 de outubro, a Comissão advertia: “Caso continuem as ameaças aos ferroviários e a campanha de ‘sabotagem’ e espionagem desenvolvida pela Superintendência [...] seremos obrigados a publicar documentos seriamente comprometedores, envolvendo a lisura da atual administração da referida ferrovia”.¹³⁴ O que seriam estes documentos, nunca saberemos; Altino Borba sequer cita tal trunfo dos grevistas. Mas, em seu livro, fica clara a antipatia ao Superintendente que os havia ameaçado com as violências governamentais: “[...] disparates próprios de quem estivesse em estado de super-excitação, completamente descontrolado e dominado pela obcecação de punir, fosse por qual modo fosse”.¹³⁵ É interessante mencionar o tom das palavras de Petrarcha Callado, colunista do *Diário da Tarde*, ao escrever sobre as ameaças de violências evocadas por Borba: “[...] nem mesmo a recordação dos morticínios da Central do Brasil e das deportações em massa, para Clevelândia, conseguiram demover os heróicos defensores do pão de seus filhos”.¹³⁶ A referência ao desterro, aos campos de internamento de Clevelândia e às mortes ocorridas entre os ferroviários da Central do Brasil nos indica como ainda estavam vivas as lembranças dos acontecimentos da República Velha, quando as deportações e expulsões determinavam as relações entre os trabalhadores e o governo, sintetizadas na famosa frase: “a questão social é uma questão de polícia”. As coisas não seriam muito diferentes a partir de 1935, com a criação da Lei de Segurança Nacional (4 de abril de 1935).¹³⁷

A organização, a precisão das reivindicações, a justeza dos direitos, o voluntarismo e a união são características da greve que Altino insiste em ressaltar. No entanto, uma passagem do texto deixa transparecer que havia outros grupos disputando a hegemonia do movimento grevista:

¹³⁴ *Diário da Tarde*, 06 de outubro de 1934, p.02.

¹³⁵ BORBA, Altino. Op. cit., p. 183.

¹³⁶ Id. Ibidem, p. 123.

¹³⁷ KONRAD, Diorge Alceno. *O Fantasma do medo: O Rio Grande do Sul, a repressão policial e os movimentos sócio-políticos (1930-1937)*. São Paulo: 2004. Tese (Doutorado em História) Unicamp.

Muitos outros comunicados circularam nos dias de greve, mas a maioria não foi elaborada ou autorizada pela Comissão Pró-Aumento, único órgão competente para isso. É que, os confusionistas e os ‘pescadores de águas turvas’, aproveitaram o ensejo para a expansão dos seus botes traiçoeiros, camuflando-os com uma solidariedade indesejável... [...] E para que nenhuma dúvida pairasse sobre as intenções amistosas do movimento, uma das primeiras medidas tomadas pela Comissão foi solicitar a proibição de vendas de bebida alcoólicas a qualquer ferroviário, recomendando, outrossim, que não se realizassem comícios e passeatas.¹³⁸

Um destes “comunicados” foi transcrito no jornal *Diário da Tarde*, de 5 de outubro de 1934. Pelo conteúdo bastante radical e ameaçador do panfleto, fica óbvio para nós o motivo pelo qual a Comissão de Greve não assumia a sua autoria, mantendo-se assim fiel ao discurso a respeito do cunho pacífico e ordeiro da greve ressaltado por Altino ao relatar o acontecimento:

Camarada! [...] Antes de tentares partir com esse trem, medita, pensa no erro que vais cometer. Lembra-te de que tua vida entrará em jogo e de que a tua ação será prejudicial a ti e a teus companheiros. Ainda mais, de que mancharás o nome de tua família [...] com a repugnante mácula de um traidor! É preferível deixar de viver a arrastar uma existência enlameada. Portanto, antes de podes em perigo a vida dos que irão te acompanhar, reflete muito, e acaba desistindo do teu intento – ou suicida-se! Lembra-te de que Deus é justo e de que nós estamos reivindicando um direito, clamando por justiça. Não percas de vista que os teus amigos só estão procurando melhorias para todos; [...] Não te esqueças de que este trem em marcha será o trem negro da traição a toda uma coletividade, um trem Joaquim Silvério, portanto um trem amaldiçoado – e que não poderá chegar a seu destino. Tudo por tua culpa! [...] qualquer trem improvisado para ‘furar’ a greve correrá perigo, pela incompetência dos aliciados que o tentarem conduzir. O Comitê Central.¹³⁹

A existência de panfletos assinados pelo Comitê Central, mas não assumidos por Altino Borba, deixa no ar a questão sobre quem os produziu. Panfletos são indícios de uma certa organização prévia e também de acesso aos meios gráficos. Podemos suspeitar que militantes do PCB estavam por trás deste fato.

Em nenhum momento, Altino Borba nos informa que havia militantes de esquerda ou comunistas entre as lideranças da greve; esse fato só foi descoberto através do cruzamento da narrativa de seu livro com as fontes da DOPS. Ao aceitar o relato de Altino Borba, sem relacioná-lo com outras pistas, teríamos uma impressão bem deformada sobre quem foram os principais dirigentes da greve de 1934. Parece residir aí o problema da análise das representações, quando baseadas em apenas um tipo de fonte.

¹³⁸ BORBA, Altino. Op. cit., p. 98.

¹³⁹ *Diário da Tarde*, 5 de outubro de 1934, p.01.

A união conquistada para a realização da greve é permeada de conflitos entre os componentes da Comissão Pró-Aumento e os integrantes da massa de ferroviários, que provavelmente admitia outros líderes, como os militantes do PCB. Por exemplo: três indivíduos componentes da Comissão seriam mais tarde, em 1935, presos devido a envolvimento com a Intentona Comunista: Edmundo Garret de Oliveira, Jorge Herlain e João Cabral Filho. Já Altino Borba, o autor do relato e também um dos líderes do movimento, se autodenominava “liberal”. Alfredo Furiatti, Presidente do Sindicato da Linha São Francisco, editou durante muitos anos a revista *Correio dos Ferroviários* (órgão da Rede Ferroviária Federal) e representou o Ministério do Trabalho em Mafra (SC).¹⁴⁰ Ou seja, a própria Comissão de Greve era composta por indivíduos de diferentes vertentes políticas.

Altino Borba relata em seu livro que em um jantar oferecido em homenagem aos grevistas por um jornalista, com a participação de vários deputados, advogados e muitos ferroviários grevistas que em sua maioria não foram indiciados por responsabilidades na greve, notamos a presença de só um militante comunista, João Cabral Filho. A divisão entre comunistas e não-comunistas não é automática, no entanto, não podemos negar que houve conflitos de ordem político-partidária. Se Altino Borba, um “liberal”, era colega de vários ferroviários comunistas, isto não oculta o fato de que, em certas reuniões sociais, como este jantar, os comunistas mais radicais não eram bem-vindos.

Havia no ano da greve uma constante circulação de idéias e discussões sobre os rumos da política nacional: comunistas e integralistas disputavam as preferências das massas, mas os militantes comunistas sempre foram minoria entre os trabalhadores da ferrovia. Se, em um dado momento, tiveram influência sobre a classe na greve ocorrida em 1934, tanto que até chamaram a atenção da repressão e da DOPS sobre eles, foram líderes efêmeros, defensores de uma ideologia muitas vezes ignorada por grande parte dos trabalhadores.

O PCB e a ANL, organizações estruturadas nacionalmente, tiveram um papel importante na vida de muitos ferroviários. Aqui não nos interessa diretamente o conteúdo dos discursos pecebistas, segundo Ângela de Castro Gomes o volume de trabalhos sobre o PCB é absolutamente incomparável com aquilo que existe sobre qualquer outro partido

¹⁴⁰ Pasta Individual do Setor de Recursos Humanos da Rede Ferroviária Federal S. A. (Museu do Trem de Curitiba).

político no Brasil.¹⁴¹ Mas qual era o alcance destes discursos? Como eles chegavam aos trabalhadores? São perguntas difíceis de responder; certamente o discurso não chegava intacto aos trabalhadores. De acordo com a tese de Jorge Ferreira, o militante comunista usava toda uma simbologia mítica e religiosa, daí a explicações para tanto vigor em defender até a morte a causa comunista.¹⁴² Este autor se propõe a reconstituir a maneira como os militantes comunistas pensaram, interpretaram e deram significados ao mundo em que viveram, privilegiando principalmente a análise de símbolos, imagens e mitos, ou seja, por mais que os revolucionários representassem sua vida social a partir de discursos logicamente construídos, baseados em uma explicação científica, conceitos vagos e imprecisos revelavam a relação com o sagrado como um elemento constitutivo do discurso comunista:

[...] a aceitação da cultura formal imposta pelos dirigentes nunca foi absoluta. [...] Entre os militantes, a atração exercida pelo marxismo-leninismo provinha muito mais de sua fabulação mítica, das utopias, dos modelos exemplares, das imagens grandiosas de um futuro radioso e da certeza em alcançá-lo, [...] do que propriamente pela assimilação de leituras repletas de fórmulas dogmáticas, de leis universais da história ou de expressões incompreensíveis e indecifráveis para um revolucionário de pouca escolaridade.¹⁴³

Usando as obras de Mircea Eliade sobre o sagrado como elemento integrante da vida social em qualquer temporalidade, Jorge Ferreira afirma que o militante explicava o comunismo por meio de um prolongamento das relações mantidas pelo homem contemporâneo com o sagrado, de concepções religiosas, antigas e tradicionais – mas deixando de lado o sentido mais vulgarizado do termo, como a crença em deuses, espíritos e mistérios; a religião é assim designada como a experiência dos homens com o sagrado e se relaciona com idéias de ser, sentido e verdade.¹⁴⁴ No entanto, devido às fontes utilizadas por Ferreira, principalmente relatos autobiográficos de velhos militantes que são normalmente julgamentos posteriores sobre a militância, essa é vista como algo que já estava inevitavelmente fadada ao fracasso.

É importante ressaltar a observação de Marli Vianna em relação aos eventos políticos ocorridos na década de 1930 e à Intentona Comunista: “Por mais absurdo que

¹⁴¹ GOMES, Ângela Maria de Castro. Temas clássicos, temas novos, perspectivas renovadoras. Debate. In: ARAÚJO, Ângela (Org.). *Trabalho. Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997, p. 144.

¹⁴² FERREIRA, Jorge. *Prisioneiros do mito: cultura e imaginário político dos comunistas no Brasil (1930-1956)*. Niterói: EdUFF, 2002.

¹⁴³ Id. *Ibidem*, p.110.

¹⁴⁴ Id. *Ibidem*, pp.15-21.

hoje possa parecer, a perspectiva de uma vitória insurrecional em 1935 era real para os que viveram a época”.¹⁴⁵ Estamos falando de um presente específico, onde havia expectativas de um futuro ainda não vivido. Neste contexto, os ferroviários comunistas foram a vanguarda radical do movimento grevista de 1934, ou seja, exerceram o papel de instigadores das agitações. Não há dúvidas que as condições terríveis de alimentação, pagamento e disciplina motivaram a greve, mas há também algumas evidências de instigação direta dos comunistas precipitando os acontecimentos. Porém, é importante deixar claro que o movimento grevista só aconteceu devido a um consenso geral.

A “falta de cultura” dos ferroviários é constantemente reafirmada nos documentos da polícia, ou seja, o discurso policial procurava desqualificar os trabalhadores tentando comprovar a tese de que estes eram manipulados e ingênuos por acreditarem em idéias salvacionistas. Para a DOPS, os indivíduos comunistas para se sobressaírem aproveitavam a indignação geral provocada pela carestia de vida. De fato, existia muita diferença na formação intelectual dos trabalhadores e nas qualificações exigidas para os diferentes tipos de trabalho – entre os próprios militantes havia semi-analfabetos e intelectuais – mas isso não quer dizer que o indivíduo sem estudo não sabia o que estava falando ou defendendo. O preconceito dos delegados da DOPS em relação aos trabalhadores muitas vezes era bastante exagerado como, por exemplo, podemos observar na ficha de João Galego: de naturalidade espanhola, carregador na Estação da Estrada de Ferro (onde permanecia a maior parte do tempo), fichado por ter se envolvido no movimento grevista de novembro de 1933, contra a Companhia Força e Luz, era descrito como um elemento de “caráter inferior, prestando-se, facilmente ao manejo de elementos subversivos, e entrando com o contingente dos seus sentimentos perversos e descontrolados. Extremista, oscilando entre o comunismo e o anarquismo, pois, pela sua nenhuma cultura, não tem diretrizes firmadas”.¹⁴⁶

Era preciso desqualificar a massa dos trabalhadores para justificar atitudes repressoras contra os comunistas, tidos como manipuladores que a partir de arraigadas

¹⁴⁵ VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: Sonhos e realidade*. São Paulo. Cia das Letras, 1992, p.149.

¹⁴⁶ DOPS, Dossiê “Informações prontuários antigos A-Z”, n.793, top.93, período: 1935-1937, DEAP.

convicções políticas envenenavam “a alma simples do mourejador brasileiro, com teorias importadas de Moscou”,¹⁴⁷ a idéia do “agitador externo” é bastante antiga e persistente.

O fato de existir uma biblioteca no Sindicato dos Ferroviários indica que os trabalhadores podem ter tido acesso ao discurso oficial do Partido Comunista, às linhas teóricas e à literatura marxista, portanto, havia interesse por parte dos dirigentes do Sindicato no desenvolvimento intelectual dos trabalhadores. Walfrido Soares de Oliveira, ex-bibliotecário do sindicato, trabalhador das oficinas, era considerado pelos dirigentes pecebistas um “jovem ativo, inteligente, de grandes possibilidades”.¹⁴⁸ Sobre a biblioteca, encontramos mais detalhes em um relatório da polícia datado de novembro de 1935:

Realizando, esta Delegacia, no mês p. p., uma diligência na sede do Sindicato aludido, colheu ali comprovantes irretorquíveis, das diretrizes comunistas ultimamente dadas àquela organização. A Comissão Executiva – tal era o nome de seu órgão orientador – que esteve em exercício de janeiro de 1935 até o mês p. p., era presidido por José Hernandez Cabezon, figurando, ainda, dos indiciados neste inquérito Lee Balster, como Secretário Geral, Claudemiro Batista, como Primeiro Secretário e Edmundo Garret de Oliveira, como Primeiro Tesoureiro. Em maio daquele ano, fundou-se a biblioteca do Sindicato. Quais os livros a adquirir? Os que favorecessem, mui naturalmente, o objetivo das pessoas que estavam à frente daquela casa de proletários. Cumpria envenenar a alma simples do mourejador brasileiro, com as teorias importadas de Moscou! Assim, quando a polícia lá bateu, dentre as oitenta e uma obras que formavam a biblioteca incipiente, raras as que não eram de propaganda comunista.¹⁴⁹

Esta incursão na biblioteca do Sindicato era parte de um inquérito realizado na Rede sobre ao envolvimento dos ferroviários com a Aliança Nacional Libertadora (ANL) no ano de 1935 o qual analisaremos mais detidamente no terceiro capítulo desta dissertação. Por enquanto, é importante observar as referências à suposta ligação dos elementos grevistas de 1934 com a ANL:

- Através das declarações de José Hernandez Cabezon, Willyvinegre Bretas, Décio Rinaldi, Yedo de Faria Pinto, Edmundo Garret de Oliveira, João Cabral Filho, Dario Prinz, Eurípedes Roque Irapuan, Alfredo Petraski, Alfredo Gaertner, Claudemiro Batista e Lee Balster, constate-se, a despeito das naturais negativas e evasivas, a filiação de todos à Aliança Nacional Libertadora, conforme as suas próprias confissões, tendo Décio Rinaldi presidido o núcleo aliancista dos ferroviários, e salta aos olhos estarmos tratando de um grupo de extremistas e rebelados, pronto para qualquer ação subversiva, e tomados, na sua quase generalidade por um profundo sentimento de insubordinação e ódio à Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Vanguardistas, todos,

¹⁴⁷ DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top. 395, p.24. DEAP.

¹⁴⁸ DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, p.5, DEAP.

¹⁴⁹ DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top. 395, p.24. DEAP.

da greve de outubro de 1934, as suas atividades junto ao pessoal daquela Rede foram, já naquele tempo, de tal modo prejudicial à ordem e à disciplina, que a Administração da mesma teve que suspender a maioria deles, por vários meses, e demitir João Cabral Filho, cumprindo frisar que o Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná, centro das decisões dos grevistas, era então presidido por Edmundo Garret de Oliveira.¹⁵⁰

Outro fato que indica a participação dos comunistas na greve de 1934 e, a partir daí, como propagandistas da Aliança Nacional Libertadora foi a distribuição de panfletos denunciada à polícia por um dos operários: “por diversas vezes, o depoente constatou, na seção em que trabalha, o aparecimento, pela manhã, ao iniciarem o serviço, de grande quantidade de boletins instigando os operários contra a administração da Estrada, e a não trabalharem, sendo que não pode afirmar quem eram os distribuidores”.¹⁵¹ Revelando mais detalhes sobre estes panfletos, outro ferroviário assim declarava, no dia 30 de novembro de 1935:

[...] que, até antes do último movimento subversivo comunista, deflagrado no norte do país e no Rio de Janeiro, vinha sendo freqüente a distribuição de boletins subversivos entre os ferroviários, contra a Administração e os chefes dos serviços, boletins por vezes até comunistas, sendo feita esta distribuição de modo secreto, não tendo o depoente podido até hoje, suspender quem os distribuem, que com referência a Jorge Herlain, ferreiro das oficinas e atualmente suspenso, tem a acrescentar que era dos elementos mais suspeitos, na distribuição de boletins subversivos e na pregação de indisciplina, sendo que, apesar de suspenso, Herlain foi visto pelo depoente conversando com outros operários ferroviários.¹⁵²

Na sede do Sindicato dos Ferroviários foi encontrada pela DOPS uma quantidade avultada de boletins impressos contendo uma proclamação da Confederação Sindical Unitária do Brasil, do Rio de Janeiro, dirigida aos “Companheiros Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina”, datada de 11 de junho do ano de 1935, e assinada pelo Primeiro Secretário daquela Federação, Iguatemy Ramos. Para a polícia, a ligação do Sindicato dos Ferroviários da RVPSC com esta Confederação denunciava o caráter comunista daquela entidade. O título deste boletim: “Em defesa dos Sindicatos e da Aliança Nacional Libertadora”, sub-título: “A palavra de ordem da Confederação Sindical Unitária do Brasil e de todos os trabalhadores do país”; e o conteúdo do manifesto era o seguinte:

¹⁵⁰ DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top. 395, p.16. DEAP.

¹⁵¹ Idem, p. 10.

¹⁵² Idem, p. 12.

Trabalhadores! – o momento é grave, e exige, de todos os trabalhadores, unidade de ação.

Enquanto o proletariado em um ambiente de terror irrespirável clama por melhorias de condições de vida, exige o cumprimento das leis sociais, quer conquistar o salário mínimo, deseja Pão, Terra e Liberdade, os reacionários agonizantes procuram articular as suas forças, visando desferir um golpe fascista sobre as organizações proletárias, violência que já se esboça abertamente através das últimas medidas governamentais.

O governo, sob a pressão dos magnatas imperialistas, manda invadir sindicatos, ameaça-os de fechamento e estende essa ameaça à sede central da Aliança Nacional Libertadora e a seus núcleos – forte organização de frente única de massas que luta, de fato, contra a reação, o imperialismo e o fascismo.

A tão inomináveis violências, deve o proletariado responder com a sua melhor arma de luta – a greve geral.

Essa é a palavra de ordem da Confederação Sindical Unitária do Brasil e de todos os trabalhadores.

Trabalhadores! À luta, em defesa dos nossos sindicatos! À luta em defesa da Aliança Nacional Libertadora! – O Diretório.¹⁵³

Percebemos aqui o intercâmbio de idéias e a instigação para a luta conjunta entre as diversas entidades sindicais. A ligação dos ferroviários do Paraná com a Confederação Sindical Unitária do Brasil e a resistência destes em renunciar à luta e aos direitos já conquistados mostra o quanto é ilusória e incoerente a idéia da manipulação e da imobilidade dos trabalhadores brasileiros frente à ditadura de Getúlio Vargas. Poucos meses depois do lançamento deste manifesto, em agosto de 1935, no Rio de Janeiro, a Confederação Sindical Unitária é fechada pela polícia carioca durante uma reunião da Assembléia Geral, efetuando-se na ocasião numerosas prisões.

Outros boletins impressos e mimeografados demonstram também as ligações dos ferroviários paranaenses com o “Diretório da Aliança Nacional Libertadora do Paraná”, cujo manifesto foi apreendido quando era distribuído por elementos comunistas, presos em flagrantes por tal ato.¹⁵⁴

Documentos produzidos pela própria Comissão Executiva do Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná também foram apreendidos pela polícia como prova do envolvimento do sindicato com elementos comunistas, mas o conteúdo destes boletins não tinha nenhuma referência ao PCB ou à ANL. Um destes boletins convocava todos os sindicalizados para uma Assembléia Geral Extraordinária que se realizou no dia 6 de setembro de 1935, referente aos seguintes assuntos: reivindicações dos

¹⁵³ DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top. 395, p.18. DEAP.

¹⁵⁴ Idem, p. 19.

ferroviários, pagamento dos vencimentos dos empregados que estiverem suspensos, readmissão dos que foram demitidos e dos que se achavam suspensos por diversos motivos. Ou seja, parece que ainda persistia nesta época a idéia de que a questão social era uma questão de polícia. Reivindicações estreitamente ligadas ao trabalho eram usadas como prova de subversão.

2.3 As conseqüências da greve de 1934

No inquérito administrativo realizado um mês após o fim da greve em novembro de 1934, os principais acusados como responsáveis e culpados pela paralisação eram, em sua maioria, militantes comunistas. Neste, foram punidos treze ferroviários: oito seriam presos um ano depois. Desses, somente três faziam parte da Comissão Pró-Aumento.¹⁵⁵ Isso parece indicar que os principais agitadores não estavam na liderança formal do movimento.

Quanto ao encerramento da greve, embora os ferroviários não tivessem cedido às pressões da Rede, o advogado representante do Sindicato da Linha Itararé-Uruguaí, Orlando Nascimento, traíndo os ferroviários, assinou um acordo com os dirigentes da ferrovia decretando o fim da greve na cidade de Ponta Grossa. Como os líderes do movimento estavam concentrados em Curitiba, não havia como reverter a situação. As notícias do jornal *Diário da Tarde*, dos dias seguintes destacavam o fato. Em Ponta Grossa, em 11 de outubro, foi realizado um grande comício de protesto e indignação contra o advogado que não foi encontrado pelas comissões de ferroviários para dar explicações. Neste comício, uma aglomeração de mais de 300 ferroviários assistiu aos discursos na Praça fronteira à estação.¹⁵⁶

Os efeitos da greve se fizeram sentir rapidamente. No dia 16 de novembro de 1934 foi anunciada a dispensa de mais de 700 operários pela Superintendência, descumprido assim o acordo realizado entre o advogado do Sindicato e a Rede de Viação.¹⁵⁷ Também um inquérito administrativo realizado no mesmo mês punia com suspensão vários operários envolvidos com a greve que tinham estabilidade e não podiam ser desligados definitivamente da empresa.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395, DEAP.

¹⁵⁶ *Diário da Tarde*, 12 de outubro de 1934, p.04.

¹⁵⁷ “Diário da Tarde”, 16 de novembro de 1934, p. 01.

¹⁵⁸ BORBA, Altino. Op. cit., p. 178.

Apesar destes fatos, o acordo firmado para a cessação da greve apresentava alguns ganhos por parte dos grevistas, as cláusulas eram as seguintes:

- a) – imediatamente aumentar a importância de cento e oitenta e sete contos de réis (187:000\$000) sobre os atuais vencimentos e pagá-las mensalmente aos seus empregados e operários, de modo que essa importância seja distribuída na ordem inversamente proporcional dos ordenados mínimos (a começar de trinta por cento) até atingir a verba referida;
- b) – desde já pôr em funcionamento o quadro do pessoal aprovado pela portaria ministerial de 27 de abril de 1926, de modo que os operários e empregados sejam classificados nos serviços e cargos que desempenham atualmente [...];
- c) – fazer o desconto em folha de pagamento das mensalidades sindicais e demais contribuições autorizadas pelos Sindicatos [...];
- d) – cumprir a lei de férias e facilitar, para a obtenção da carteira profissional, outros meios necessários, além dos de transportes, previstos nos dispositivos legais;
- e) – aplicar em seus serviços a jornada diária de oito horas semanais, salvo para os que trabalham no serviço de tráfego, tração e oficinas, cujo máximo semanal será de sessenta horas semanais;
- f) – colaborar eficazmente para a revisão do regulamento das Estradas de Ferro, a fim de que se definam os direitos dessa e dos funcionários, tendo em vista os princípios das leis sociais em vigor;
- g) – cumprir o disposto na Constituição Brasileira, artigo 111, § 1º, letra “A” proibindo diferença de salário nos vencimentos do seu pessoal, para o mesmo trabalho, por motivo de sexo, nacionalidade ou estado civil;
- h) – pagar para o seu pessoal salário ou vencimento, extraordinariamente, quando for necessário, até o completo cumprimento do quadro de reajuste criado pela portaria de 1926 [...];
- i) – respeitar o descanso dominical, com exceção do pessoal de tráfego e de tração, para o qual deve ser estabelecida e respeitada folga correspondente ao domingo;
- j) – respeitar também em sua plenitude a lei de acidentes no trabalho;
- k) – dar livre trânsito, isento de qualquer emolumento, à correspondência oficial dos Sindicatos e à livre propaganda em boletins e jornais, dentro dos regulamentos legais e administrativos;
- l) – dar licenças, com vencimentos e passe livre aos membros do Sindicatos ferroviários, a fim de que eles, quando autorizados pela Assembléia geral a força estatutária disso necessitem para tratar de interesses de classe;
- m) – não punir por motivos desta greve (baixando de classe, removendo, ou diminuindo os vencimentos e salários) todos os ferroviários grevistas que trabalham nas Linhas Itararé-Uruguaí, São Francisco, Paraná e bem assim nos seus departamentos;
- n) – cumprir todas as condições contratuais acima [...];
- o) – cumprir, integralmente, os dispositivos das leis de sindicalização das classes operárias.¹⁵⁹

A Rede de Viação Paraná-Santa Catarina deveria ainda reconhecer os sindicatos de empregados e operários das linhas Itararé-Uruguaí, São Francisco e Paraná, como órgãos de colaboração entre os operários e a empresa. Como podemos observar, os sindicatos representantes dos ferroviários da RVPSC já no ano de 1934 reivindicavam direitos que só

¹⁵⁹ BORBA, Altino. Op. cit. pp.172-177.

seriam garantidos por lei a partir da década de 1940, como por exemplo, o imposto sindical descontado em folha de pagamentos.

As cláusulas firmadas demonstram que havia naquela época uma nova percepção nas relações de classe. Um dos primeiros atos do governo Vargas foi a criação do Ministério do Trabalho e de várias leis trabalhistas que só seriam consolidadas em 1943 com a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho); o decreto de sindicalização de 1931 e a constituição de 1934 consagraram a competência do governo para regulamentar as relações de trabalho e a ideologia da harmonia social, cabendo ao Estado exercer o papel de regulação e arbitramento.¹⁶⁰ Mas a subordinação das instituições operárias ao Ministério do Trabalho foi um projeto que nem sempre se efetivou na prática; os discursos relativos aos direitos foram re-elaborados pelos trabalhadores e utilizados como espaços e armas de luta:

[...] a experiência da cidadania no Brasil não é destituída de substância, nem é necessariamente pervertida por apropriações indébitas. Se não corresponde à expectativa de um Estado ideal, em que seu usufruto é pleno e universal, certos precedentes abertos por conquistas de setores específicos da classe trabalhadora são universalizados como parâmetros normativos, embasando reivindicações e lutas de caráter geral.¹⁶¹

O domínio da lei transformou-se em lugar de luta: entre as classes subalternas este foi o meio de afirmar sua dignidade e seu lugar. Por intermédio da “crença simbólica nos direitos”, se constituiu a própria expressão do espaço conquistado pelos setores populares, em sua busca pela justiça na sociedade brasileira.¹⁶²

¹⁶⁰ CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

¹⁶¹ FORTES, Alexandre & NEGRO, Antônio Luigi. Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil. *Trajetos*, Revista de História UFC. Fortaleza, v.1,n.2, 2002, pp.25-49, p. 42.

¹⁶² Id. *Ibidem*, p. 44.

CAPÍTULO 3

A repressão na RVPSC: o impacto da ditadura de Getúlio Vargas

Nesse capítulo, o objetivo é analisar o modo como as mudanças desencadeadas na Era Vargas foram processadas nas experiências vividas pelos militantes comunistas. As trajetórias de muitos desses trabalhadores foram alteradas e interrompidas com demissões, prisões, torturas e investigações. Acontecimentos políticos nacionais, como a decretação da Lei de Segurança Nacional e a “Intentona Comunista” em 1935, que *a priori* não tinham nenhuma relação direta com a labuta diária na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, foram usados como pretexto para conter as insatisfações e a organização coletiva dos ferroviários.

As investigações da polícia giravam em torno dos indícios de comunismo, pois a ocorrência de trabalhadores envolvidos com a ideologia estrangeira de Moscou justificava as punições previstas na Lei de Segurança Nacional, de abril de 1935. Após o movimento armado conhecido como “Intentona Comunista”, em novembro do mesmo ano, intensificaram-se as perseguições. A rede de suspeitos que visava a subversão da ordem pública e ameaçava a segurança nacional ampliou-se consideravelmente, isto porque não interessava à polícia se as reivindicações fossem unicamente expressão do mundo do trabalho: toda insatisfação manifestada deveria ser contida.

O relato da trajetória de Jorge Herlain convém ao nosso propósito de demonstrar neste capítulo o impacto na vida de um militante das mudanças ocorridas na política nacional. Ele foi um dos ferroviários responsáveis pela greve de 1934; fugiu em 1935, pois sabia dos riscos que corria com o recrudescimento do regime após a tentativa de insurreição armada dos comunistas; em julho de 1937, acreditando na anistia e no arrefecimento das mobilizações anticomunistas, Herlain voltou a Curitiba e se apresentou à polícia no intuito de sair da clandestinidade; no entanto, meses depois, com o golpe do Estado Novo, em novembro de 1937, foi detido e preso por atentar contra a segurança nacional. No ano de 1945, com a anistia e a legalização do PCB, Herlain se apresentou ao Partido na cidade do Rio de Janeiro onde ganhou papel de destaque como membro da Secretaria Sindical do Comitê Central do PCB.

É recente na historiografia brasileira o interesse pelas experiências de trabalhadores e de militantes comuns, quanto a isso, Alexandre Fortes, em seu livro sobre os trabalhadores do Quarto-Distrito de Porto Alegre, constata que, nos estudos sobre a Era Vargas, pouca atenção têm recebido as experiências da classe trabalhadora:

O fato é que, se os processos políticos e econômicos desencadeados na Era Vargas e suas conseqüências do ponto de vista macrossocial têm sido exaustivamente discutido na bibliografia, pouco ainda sabemos sobre o modo como essas mudanças foram processadas em termos de experiência e de cultura de classe. Não se trata aqui, evidentemente, de conceber a classe trabalhadora como um dado pré-estabelecido, mas sim, de vê-la como um espaço de mudanças, imbricado ao local de trabalho e à arena política, marcado pela tensão permanente entre elementos integradores e desintegradores, sem perder de vista a multiplicidade de experiências, a flexibilidade dos costumes e a circulação de valores.¹⁶³

Devido às mudanças desencadeadas na Era Vargas, trabalhadores que participaram ativamente da greve de 1934, entre eles, Jorge Herlain, Claudemiro Batista e Yedo Faria Pinto, se afastaram da militância política na ferrovia, onde já haviam avançado na luta pela organização da classe, na conquista e efetivação dos direitos trabalhistas e sindicais garantidos pela nova legislação.

3.1 A história do russo Jorge Herlain

No mês de julho de 1949, o clima era de conspiração nas misteriosas reuniões dos militantes comunistas ocorridas na grande cidade de São Paulo. Já eram altas horas da noite quando Jorge Herlain, um elemento de projeção do então ilegal Partido Comunista do Brasil (PCB), se dirigiu para um destes encontros com o intuito de discutir a “Campanha da Paz” e do petróleo e organizar a massa para um futuro levante, como o ocorrido em 1935. Seus planos tiveram que ser interrompidos; interceptado no caminho, em seu poder a polícia paulista apreendeu um impressionante material de propaganda comunista.¹⁶⁴

¹⁶³ FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul: Educ; Rio de Janeiro: Garamond, 2004, p. 22.

¹⁶⁴ Revista *O Cruzeiro*, 17 de setembro de 1949. p.69-94.



Foto de Jorge Herlain. Dossiê DOPS, pasta individual de Jorge Herlain, n.1961, top.386, DEAP.

Jorge Herlain era russo de nascimento, natural da Sibéria, chegou ao Brasil quando tinha 6 anos, em companhia dos pais e duas irmãs, indo todos morar em Curitiba, no ano de 1912. Atingindo a maioridade, Herlain empregou-se na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Em 1935, por ter se envolvido nas atividades da Aliança Nacional Libertadora foi demitido do emprego e teve de fugir da ação da polícia. Para tanto, precisava mudar seguidamente de trabalho nas colônias de imigrantes que circundavam a capital paranaense. Todavia, em 1937, foi detido, processado por atentar contra a segurança nacional, e sentenciado a dois anos de prisão que cumpriu na Penitenciária do Paraná. Após esse episódio, transferiu-se em 1942 para o Rio de Janeiro trabalhando na firma Labras, na Companhia de Navegação do Caju, e na metalúrgica Marvin, em Bonsucesso. Em 1945, apresentou-se ao Partido Comunista do Brasil, e pelos seus antecedentes foi aceito como membro da Secretaria Sindical do Comitê Central do Partido. Depois disso, Jorge Herlain partiu para São Paulo, onde foi detido novamente pela polícia.¹⁶⁵

A revista *O Cruzeiro* de setembro de 1949, além de relatar a história das fugas e aventuras de Herlain, destacava também o material de propaganda apreendido, reproduzindo fotos do mesmo. Seguiu após todo esse alarde, a entrevista que teria ocorrido entre o delegado e o militante comunista. Nesta, eram detalhados todos os planos do PCB, entre outros, organizar as massas populares e tomar o poder do governo violentamente.

¹⁶⁵ Idem.



Fonte: Revista "O Cruzeiro", 17/09/1949.

O PODER - OBJETIVO FINAL

EXCLUSIVO

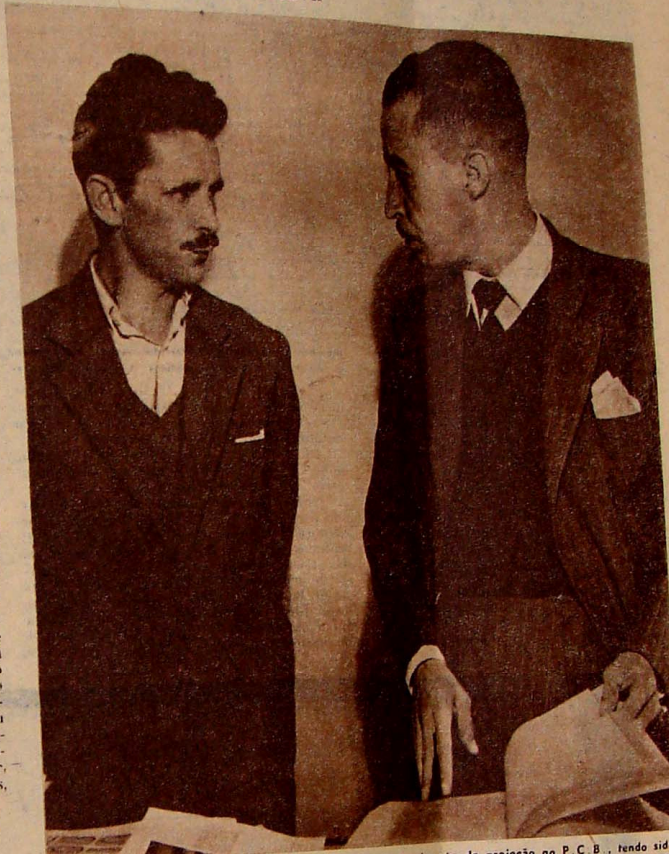
Reportagem de ARLINDO SILVA

Impressionantes revelações de Jorge Herlain, um russo de grande projeção dentro do P. C. B. — A finalidade da "Campanha da Paz" e do Petróleo — "Organizar a massa para um futuro levante, como o de 35"

TODA a impressionante documentação que ilustra este capítulo da história da «5ª coluna vermelha» no Brasil foi encontrada em poder de Jorge Herlain Filho, elemento de grande projeção no Partido Comunista, membro do Comitê Nacional do P. C. B., o qual foi preso pela Polícia paulista no mês de junho último, quando se dirigia, altas horas da noite, para um encontro com alguns companheiros. Jorge Herlain é russo de nascimento, natural da Sibéria. Chegou ao Brasil em 1912, quando tinha seis anos, em companhia dos pais e duas irmãs, indo todos morar em Curitiba. Atingindo a maioridade, Herlain empregou-se como ferroviário na «Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina». Em 1935, tendo-se envolvido nas atividades da «Aliança Nacional Libertadora», foi demitido do emprego e teve que fugir à ação da polícia. Para tanto, tinha que mudar seguidamente de trabalho nas colônias que circundam a capital paranaense. Todavia, em 1937 foi detido, processado por atentar contra a segurança nacional, e sentenciado a dois anos de prisão, que cumpriu na Penitenciária do Paraná. Transferiu-se em 1942 para o Rio de Janeiro, trabalhando nessa capital na firma «Labras», na Companhia Navegação do Caju, e na Metalúrgica «Marvin», em Bomsucesso. Em 1945 apresentou-se ao Partido Comunista do Brasil e pelos seus antecedentes foi aceito como membro da Secretaria Sindical do Comitê Central do Partido. Depois disso, Jorge Herlain partiu para São Paulo. Agora, detido pela Polícia política paulista, com documentação variada e de caráter subversivo em seu poder, Herlain deu todas as explicações solicitadas, as quais se revestem de caráter sensacional.

A TOMADA DO PODER E' O OBJETIVO FINAL

O interrogatório de Jorge Herlain durou vários dias — um espaço de tempo relativamente pequeno cada dia. As testemunhas pre-

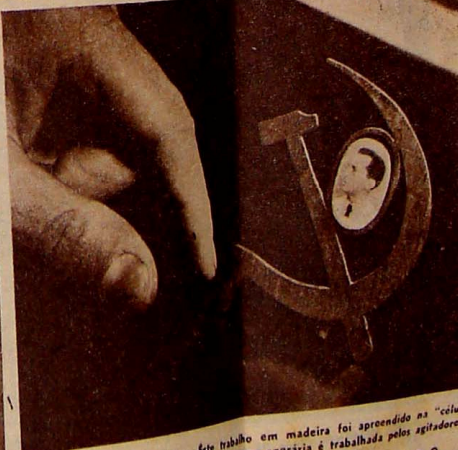


JORGE HERLAIN FILHO na polícia — Trata-se de um elemento de projeção no P. C. B., tendo sido membro do Comitê Nacional do Partido. Em seu poder foi encontrado impressionante material. Aqui, ele se defronta com o Dr. Antônio Ribeiro de Andrade, Delegado da "Seção de Expulsandos" da PP paulista.



O CHEFE e o escravo — A carteira de Jorge Herlain tinha 2 retratos. Um, do portador, em ponto pequeno; o outro, grande, do chefe supremo no Brasil.

17 de Setembro de 1949



A FOICE e o martelo — Este trabalho em madeira foi apreendido na "célula John Reed", na capital paulista. A massa operária é trabalhada pelos agitadores.

O CRUZEIRO

Na ficha de Jorge Herlain da DOPS no Paraná, havia as seguintes informações: tinha trabalhado durante 14 anos na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina onde foi um dos promotores da greve ocorrida em 1934. Devido ao fato de pregar indisciplina entre os ferroviários e ser suspeito de distribuir boletins comunistas, acabou sendo suspenso no mesmo ano. Logo após o fracasso do movimento subversivo comunista que irrompeu na Capital Federal no dia 27/11/1935 e como estivesse sendo procurado pela polícia local, desapareceu.¹⁶⁶

As atividades subversivas de Herlain eram assim relatadas por Guilherme Gerbert:

Disse Guilherme Gerbert, [...] que, dentre os elementos ferroviários atualmente suspensos do serviço, existe o de nome Jorge Herlain, que trabalhava como ferreiro das oficinas e que pregava a indisciplina entre os ferroviários, aconselhando-os prestassem obediência a quem quer que fosse, ali dentro das oficinas, pois ali não existia chefe, que, certa ocasião, ao chamar, o depoente, à ordem, um operário, este lhe respondeu com grosseria, da forma como era aconselhado; que Herlain pode ser considerado um dos elementos maléficos da Estrada e está suspenso, há uns quatro meses, por haver pregado indisciplina.¹⁶⁷

Sobre as ações de Jorge Herlain na ferrovia, o já referido Emílio Amódio também depôs: “[...] que com referência a Jorge Herlain, ferreiro das oficinas e atualmente suspenso, tem a apresentar que era dos elementos mais suspeitos na distribuição de boletins subversivos e na pregação da indisciplina, sendo que, apesar de suspenso, Herlain foi visto pelo depoente conversando com outros operários ferroviários”.¹⁶⁸

Os relatos acima transcritos sobre Herlain nos dão a impressão de que este se tratava de um elemento que não media esforços na hora de propagar as suas idéias. Sua militância no trabalho, distribuindo boletins, pregando a indisciplina, liderando greves, participando de reuniões da Aliança Nacional Libertadora e do Partido Comunista do Brasil e depois a sua fuga da polícia, parece nos indicar que, para ele, o comunismo estava acima de qualquer coisa.

O próprio Jorge Herlain se defendeu de tais acusações comparecendo na DOPS de Curitiba, no dia 23 de setembro de 1937. Em suas declarações à polícia afirmou que tinha vindo ao Brasil no ano de 1912, em companhia de seus pais, não se lembrando em que

¹⁶⁶ Dossiê DOPS, pasta individual de Jorge Herlain, n.1961, top.386, DEAP.

¹⁶⁷ Dossiê DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top.395. p. 16-17.

¹⁶⁸ Idem, p. 19

porto desembarcou, pois tinha apenas seis anos; sua família fazia parte das levas de imigrantes atraídas ao estado paranaense pela propaganda estimulando a imigração a fim de aumentar os núcleos coloniais já existentes. Herlain sempre morou no Paraná. No ano de 1925, entrou para a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande como malhador e, em outubro de 1930, passou a ser ferreiro da mesma Estrada. Em abril do ano de 1935, foi suspenso do serviço em virtude de um inquérito administrativo, no qual o acusavam de agitador extremista, esta suspensão durou até dezembro do mesmo ano, quando a Superintendência da Rede baixou um edital chamando o declarante para o serviço. O ferroviário declarava ainda que havia participado ativamente da greve da Estrada de Ferro, no ano de 1934, como membro do Comitê de Greve, para o qual foi eleito por assembléia do sindicato ferroviário; e que em fins do mês de novembro de 1935, logo após o movimento comunista, fugiu desta capital, escondendo-se no arrabalde, isto em virtude da Superintendência da Rede ter aberto inquérito administrativo acusando-o de extremista. Herlain trabalhou então um mês, no bairro do Pilarsinho em Curitiba, indo depois trabalhar na chácara de um tal João Peixoto, no mesmo arrabalde de Luiz Engel; no mês de agosto de 1936, logo após uma busca pela polícia na casa de Luiz Engel, fugiu para São Paulo, fixando residência em Bauru, trabalhando primeiramente numa oficina Chevrolet e depois para a firma Isaac Salgado.¹⁶⁹

Por fim, Jorge Herlain declarava em vão não ter idéia política alguma; ele apenas se esforçava pela sindicalização dos operários, pela melhoria e respeito à legislação social, mas nunca havia feito propaganda comunista dentro da Rede da Estrada e nem fora dela. Fugiu somente em virtude do estado de guerra que não oferecia segurança nem defesa para o seu caso, e se não fosse isso não teria fugido, pois nada devia. Quando soube no mês de julho de 1937, por intermédio dum jornal de São Paulo, da absolvição através de decreto do Tribunal de Segurança Nacional aos presos políticos inclusos na Lei de Segurança Nacional, voltou para a capital paranaense em 20 de agosto, não tendo se apresentado antes à polícia por conselho de dois advogados.¹⁷⁰

No entanto, de nada adiantou a boa vontade de Jorge Herlain em dar satisfações e se declarar inocente à polícia. No mesmo ano, com a nova onda de repressão e o golpe do Estado Novo ocorrido em novembro de 1937, foi detido, processado e condenado à

¹⁶⁹ Dossiês DOPS, pasta individual de Jorge Herlain, n.1961, top.386, p.27. DEAP.

¹⁷⁰ Idem.

sentença de dois anos de prisão que cumpriu na Penitenciária do Paraná. Os demais ferroviários envolvidos com a greve de 1934, entre outros, Claudemiro Batista e Yedo Faria Pinto – personagens cuja trajetória já analisamos nos capítulos anteriores – anistiados alguns meses antes, também foram detidos novamente e sentenciados por atentar contra a segurança nacional. Era como se os trabalhadores estivessem à deriva no mar tempestuoso da política de Vargas, suas trajetórias de vida e trabalho foram interrompidas e atravessadas por detenções e prisões expedidas arbitrariamente, em função das mudanças ocorridas na ordem política nacional.

3.2 A ação da polícia e a criação da DOPS no Paraná

A polícia e o autoritarismo do Estado quase sempre estiveram à disposição dos patrões, contra os trabalhadores que se rebelassem; no caso de falharem outros mecanismos de dominação, ainda a violência legitimada pela lei será (por muito tempo) a fonte de poder sobre os trabalhadores. Afinal, a polícia, a partir do começo do século XX e principalmente após a criação das Delegacias ou Departamentos de Ordem Política e Social (DOPSs), se constituiu como uma instituição que visava não apenas punir, mas também prevenir, investigar, circundar e ameaçar. Ela foi, portanto, a parte fundamental na manutenção da ordem imposta pelo Estado e pelos grupos dominantes. Polícia e política sempre foram inseparáveis: por mais que o discurso policial fosse em defesa da neutralidade da instituição, quase sempre ela assumiu os interesses do poder político constituído.

Os Departamentos de Ordem Política e Social foram criados a partir da necessidade de se implantar um aparato de caráter administrativo-legal com o objetivo de conter as amplas manifestações de descontentamento em relação à ordem vigente. Juntamente com a DOPS ligada ao governo estadual, foram criadas leis federais especialmente destinadas à repressão de crimes políticos.¹⁷¹

O objetivo principal era o desempenho da função de polícia política, entendida como “um tipo especial de modalidade de polícia [...] criada com fins de entrever e coibir reações políticas adversas, armadas ou não, que comprometessem a ordem e segurança

¹⁷¹ ARAÚJO, Lucimar Almeida de. et al. O acervo DEOPS/SP. In: AQUINO, Maria Aparecida de (Org.). *No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado: Imprensa Oficial, 2001 (Dossiês Deops – SP: radiografias do autoritarismo republicano; v. 1).

pública”.¹⁷² No entanto, atos como investigações, arquivamento de dados e identificação dos suspeitos, tarefas atribuídas à DOPS, ocorriam antes da sua criação. A especialização da polícia e a criação dos Departamentos de Ordem Política e Social, mais do que uma ruptura, indica a radicalização de uma prática já estabelecida. Ela não surgiu de uma hora para outra.

O fortalecimento e a organização da máquina administrativa e estatal paranaense, a partir do fim do século XIX e início do XX, têm como consequência uma série de decretos do Governo do Estado regulamentando questões de higiene, instrução pública, serviço sanitário, divisão de terras e colonização, obras públicas, serviços de estatísticas, arquivo público e, principalmente, a organização de um corpo policial que incluía regimentos de segurança pública, investigações, cadeia pública, estatística e divisões de tarefas entre os departamentos da polícia.¹⁷³ O discurso da imprensa curitibana e dos relatórios da polícia no começo do século XX relaciona diretamente o aumento da criminalidade com a emergência da mão-de-obra livre. Crime e pobreza se mesclavam, era, pois necessária a constante vigilância policial sobre as ações dos populares: no trabalho, na mendicância, no jogo, na prostituição, nas greves, nas sociedades operárias, nos partidos políticos.¹⁷⁴

O tema da modernização da polícia está relacionado às medidas de urbanização da cidade no começo do século XX. Nesse sentido, a organização do aparato policial era uma possível solução aos “novos” problemas surgidos com o aumento da população urbana e a consolidação das relações de trabalho livre. Marion Brepohl de Magalhães afirma que a DOPS no Paraná foi criada para combater e prevenir as manifestações dos movimentos populares:

A polícia política ou o serviço de inteligência, como é internacionalmente conhecida, não se limita à repressão dos movimentos sociais no momento de sua manifestação. Ela supõe um passo além: objetiva minucioso controle de caráter ideológico de cada organização procurando, a partir da realização de um diagnóstico bastante rigoroso, esvaziar aquelas intenções de mobilização pela perseguição aos seus líderes e veículos de difusão.¹⁷⁵

¹⁷² XAVIER, Marília. Antecedentes institucionais da polícia política. In: *DOPS: A lógica da desconfiança*. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Justiça, Arquivo Público do Estado, 1993, p. 32.

¹⁷³ Leis, Decretos e Regulamentos do Estado do Paraná, de 1890 a 1901. DEAP.

¹⁷⁴ RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985, p. 65.

¹⁷⁵ MAGALHÃES, Marion Brepohl de. *Paraná: política e governo*. Curitiba: SEED, 2001. (Coleção História do Paraná), p. 41-42.

O primeiro ato do governo republicano no Paraná, que denota a preocupação de não somente reprimir, mas também de investigar e identificar os inimigos da “ordem”, é o Decreto nº 196, de 8 de maio de 1902, que aprova o regulamento da Estatística Policial e Judiciária do Estado do Paraná.¹⁷⁶ Em 1908, foi criado um Gabinete de Identificação e Estatística¹⁷⁷ e, no ano seguinte, uma Repartição de Estatística e Arquivo Público do Estado.¹⁷⁸

O governo de Afonso Alves de Camargo (1928-1930) organizou a Delegacia de Vigilância e Investigações;¹⁷⁹ em 1934, foi anexado a esta delegacia o Gabinete de Identificação e Estatística,¹⁸⁰ um ano depois, o Gabinete de Identificação de Estatística desanexou-se da Delegacia de Vigilância e Investigações e foi criado o Instituto de Identificação, subordinado à Chefatura de Polícia.¹⁸¹ Somente em 1937, as delegacias de polícia especializadas passaram a denominar-se: Delegacia Auxiliar, Delegacia de Ordem Política e Social, Delegacia de Segurança Pessoal e Delegacia de Vigilância e Investigações.¹⁸² A polícia política no Paraná, designada Delegacia de Ordem Política e Social (DOPS), só passou a existir a partir de 1937.

O termo “polícia política” tem sido utilizado para denominar a especialização da polícia que desempenhava uma função preventiva e repressiva, visando principalmente coibir atividades políticas contrárias à “ordem e segurança pública”; apesar da imprecisão da fronteira entre o crime político e outros tipos de crime, a polícia política organizava fichários/arquivos dos “criminosos” tentando distinguir os “malandros e vadios comuns” dos “subversivos” que pretendiam subverter a ordem política e desestabilizar o regime vigente.

Em 1935, com a promulgação por Vargas da Lei de Segurança Nacional, houve a tentativa de definir claramente o que se entendia por crimes contra a ordem política e social. Ordem política era compreendida como a que resultava “da independência, soberania e integridade territorial da União, bem como da organização e atividades dos poderes políticos”, e a ordem social referia-se “aos direitos e garantias individuais [...], ao regime jurídico da propriedade, da família e do trabalho; à organização e funcionamento

¹⁷⁶ Leis, Decretos e Regulamentos do Estado do Paraná de 1902, DEAP.

¹⁷⁷ Leis, Decretos e Regulamentos de 1908, DEAP.

¹⁷⁸ Leis, Decretos e Regulamentos de 1909, DEAP.

¹⁷⁹ Diário Oficial de 10 de abril de 1930 Microfilme: 037, DEAP.

¹⁸⁰ Diário Oficial de 20 de fevereiro de 1934 Microfilme: 044, DEAP.

¹⁸¹ Diário Oficial de 22 de maio de 1935 Microfilme: 045, DEAP.

¹⁸² Diário Oficial de 20 de março de 1937 Microfilme: 047, DEAP.

dos serviços públicos e de utilidade geral, aos direitos e deveres das pessoas de direito público para com os indivíduos e reciprocamente”.¹⁸³

Após o fechamento da ANL e a tentativa de insurreição comunista, a ação da polícia foi intensificada. Infringindo a Constituição e incorrendo em quase todos os crimes contra a ordem política e social previstos na Lei de Segurança Nacional, o Movimento armado de 1935 desencadeou, por parte do Governo, uma acirrada repressão àqueles que dele participaram, bem como a todos aqueles que possuíam vínculos, reais ou imaginários, com o PCB, a ANL e o Comunismo Internacional.¹⁸⁴

O aparato policial foi o principal instrumento de ação para a disseminação do terror do governo Vargas, principalmente no Estado Novo no período de 10 de novembro de 1937 a 29 de outubro de 1945. Sob o signo da opressão e da censura, o governo Vargas procurou eliminar todos os canais possíveis de contestação; milhares de cidadãos rotulados de “perigosos propagandistas do credo vermelho” foram presos e punidos como hereges políticos.¹⁸⁵

Mas a polícia não foi apenas uma instituição a ser acionada nestes momentos de maior repressão. O livro de Elizabeth Cancelli, “O mundo da violência”, cujo objetivo é analisar a organização policial e sua inserção política e social no período da Era Vargas, demonstrou que, além da existência da tortura, da repressão, dos crimes, do medo, etc., existia toda uma organização policial estabelecida pelo Estado em seu exercício de poder, negando assim as interpretações da historiografia que caracterizam o intervalo de tempo entre 1930 e 1945 como um período de ‘confusão ideológica’.¹⁸⁶ Cancelli afirma que havia um projeto político muito bem definido neste período e “a prisão torna-se um campo de segregação para a ação do regime e da polícia, onde os homens são gerenciados no sentido de demover o cidadão de suas condições humana e jurídica [...] a ação do Estado modifica a noção de cidadania que a sociedade pudesse ter construído até aquele momento”.¹⁸⁷

Segundo Maria Luíza Tucci Carneiro, como parte de um projeto político, a DOPS disseminava o medo que funcionava como um poderoso instrumento de controle social

¹⁸³ BRASIL, Lei nº 38, de 04 de abril de 1935, art. nº 22, parágrafo 1 e 2. Apud. PEREIRA, Márcia Guerra. A reconstituição do acervo. In: *DOPS: A lógica da desconfiança*. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Justiça, Arquivo Público do Estado, 1993, p. 22.

¹⁸⁴ PEREIRA, Márcia Guerra. Op. cit., p. 24.

¹⁸⁵ CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. O Estado Novo, o DOPS e a ideologia da segurança nacional. In: PANDOLFI, Dulce (Org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999, p. 329.

¹⁸⁶ CANCELLI, Elizabeth. *O mundo da violência: a polícia da Era Vargas*. 2.ed. Brasília: UnB, 1994, pp.04-05.

¹⁸⁷ Id. Ibidem, pp. 04-05.

colaborando para a sustentação do sistema autoritário. O medo faz calar, daí a necessidade que o governo tinha de generalizar a sensação de medo para, através dele, sufocar as tradições de luta e as vozes de contestação e assim garantir a ordem, segundo os conceitos impostos pelos homens de Estado.¹⁸⁸

Além disso, de acordo com a autora, “o Estado procurou gerenciar o universo simbólico dos grupos subalternos mantendo-os, sempre que possível, alienados e conformados”. Nesse contexto, a polícia política “assumiu importante papel junto à dinâmica instituída pelo processo de domesticação das massas”.¹⁸⁹ A DOPS, durante todo o seu período de atuação, juntamente com o DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) e o Ministério de Educação e Saúde, foi também responsável por alimentar delações e denúncias “em nome da segurança nacional”.¹⁹⁰

O projeto político do governo Vargas era realizar um amplo “saneamento ideológico”, “domesticar as massas”, mantendo-as conformadas e alienadas. Mas, na realidade histórica, nem sempre este projeto político teve o sucesso esperado. Observamos, no primeiro capítulo desta dissertação, que realmente ocorreram delações e denúncias entre os ferroviários; mas as motivações dos delatores provavelmente não ficavam restritas à intenção do regime de cumprir um ato patriótico “em nome da segurança nacional”. Nem a disseminação do medo e da violência conseguiu manter todos os trabalhadores conformados e alienados. Como vimos nas trajetórias dos militantes ferroviários e nas histórias relatadas, apesar das prisões, eles não se conformaram e nem aceitaram a nova noção de cidadania imposta pelo Estado Novo. Logo após cumprirem suas sentenças, voltaram à cena política a fim de lutar pelos direitos já conquistados pelos trabalhadores. A luta pela sindicalização dos operários e pela melhoria e respeito à legislação social continuou mesmo depois das perseguições e das prisões dos anos de maior repressão do governo Vargas.

¹⁸⁸ CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. Op. cit. p. 335.

¹⁸⁹ Idem.

¹⁹⁰ Id. Ibidem, p. 337.

3.3 A Aliança Nacional Libertadora (ANL) e o PCB no Paraná em 1935

Conforme já foi ressaltado, a tentativa de insurreição comunista em fins do ano de 1935 foi um dos principais atos potencializadores da repressão do governo. A DOPS, a partir de então, trabalhará intensamente em função de investigar e identificar sinais de subversão e de influências do “credo vermelho” na ordem política e social. Mas a Lei de Segurança Nacional, de 4 de abril de 1935, corroborando as sanções impostas aos ferroviários envolvidos na greve de 1934, revelava que a cidadania e os direitos políticos já não eram mais respeitados, mesmo antes de deflagrada a “Intentona”.

No Paraná, neste mesmo mês de novembro, foi instaurado um inquérito por determinação da Chefia da Polícia em virtude de comunicação que lhe fora feita pela Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina de se achar seguramente informada de que vários empregados daquela Rede e elementos a ela estranhos faziam propaganda de caráter extremista, visando não só a paralisação dos serviços da ferrovia, como também a segurança do Governo do Estado.¹⁹¹

Ao ser iniciada a tomada dos depoimentos, houve o deflagrar da “Intentona Comunista” no norte do país e na capital federal. Para a polícia, as provas colhidas durante este inquérito sobre os ferroviários tornavam “evidente a cooperação, aqui em preparo, em torno da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, á um movimento armado, visando a completa subversão da ordem social e política em todo o país, e de que aquelas intentonas eram o início”.¹⁹²

Encampar as ferrovias da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina – ligação indispensável entre a região do extremo-sul com as regiões centrais do país – e usá-las a favor da “revolução” transportando armas e soldados do Rio Grande do Sul até a capital federal, já havia sido a estratégia de Getúlio Vargas alguns anos antes para tomar o poder em 1930 e para conter os revoltosos paulistas de 1932.¹⁹³ Nesta ocasião, os ferroviários

¹⁹¹ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, p. 08, DEAP.

¹⁹² Idem.

¹⁹³ A guerra civil ocorrida em 1932 no Estado de São Paulo sob o comando geral de Izidoro Dias Lopes, conhecida como Revolução Constitucionalista, durou três meses, de julho à outubro. Devido à insatisfação com a política centralizadora de Vargas e com a lentidão das medidas que restaurariam o Estado de direito, os paulistas, em armas, exigiam o fim imediato do regime ditatorial e maior autonomia para os estados da federação. PANDOLFI, Dulce. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves & FERREIRA, Jorge (Orgs). *O Brasil Republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 25.

participaram ativamente dos acontecimentos trabalhando no gerenciamento, controle e condução das locomotivas.¹⁹⁴

O Estado centralizador de orientação nacionalista e reformista implantado por Vargas reforçava o controle sobre as unidades da Federação e cerceava sua autonomia.¹⁹⁵ Este centralismo tinha o objetivo de impedir a repetição dos eventos ocorridos em 1930, por isso a ferrovia e os ferroviários ganhavam atenção redobrada. Provavelmente, os ferroviários não ofereciam tanto risco assim, mas é importante ressaltar que, na época, a memória recente dos movimentos armados de 1930 e 1932, influenciava as investigações da polícia. Talvez não só os investigadores acreditassem no poder dos ferroviários e das organizações populares em realmente ameaçar a segurança do governo; é possível que fosse geral o otimismo também entre os trabalhadores. Podemos supor que o êxito de Getúlio Vargas no começo da década de 1930 foi motivo para aumentar a crença dos comunistas em uma vitória em 1935.

A soma das “pequenas lutas”, greves e manifestações locais ocorridas no território brasileiros também contribuíram para aumentar o clima de otimismo e criar um agitado cenário político no país. Tal fato nos ajuda a compreender os movimentos armados e as ações dos militantes comunistas – tantas vezes criticados injustamente por suas supostas ilusões sobre suas próprias forças. Neste sentido, a “Intentona Comunista” não pode ser analisada como uma simples quartelada e soldados sem respaldo e sem apoio da população.

Marli de Almeida Vianna, no livro “Revolucionários de 35: sonho e realidade”, demonstra que o movimento ocorrido em 1935 foi um fato nacional desenvolvido no contexto de lutas populares brasileira, negando as interpretações que afirmam serem os comunistas brasileiros comandados por Moscou:

[...] os movimentos armados de novembro de 1935 foram fatos tipicamente nacionais, que eclodiram a partir de situações gestadas e desenvolvidas no contexto da sociedade brasileira da época, baseados nas tradições de lutas populares e na significativa participação de setores e lideranças políticas oriundas das camadas médias e urbanas, principalmente os militares.¹⁹⁶

¹⁹⁴ BORBA, Altino. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941, p.18.

¹⁹⁵ PANDOLFI, Dulce. Op. cit., p. 17.

¹⁹⁶ VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: Sonhos e realidade*. São Paulo. Cia das Letras, 1992, p.303.

No entanto, por ter como foco a ação dos tenentes, Vianna também acaba não dando a atenção merecida ao papel das massas populares no conflito.¹⁹⁷ Quando os trabalhadores aparecem na análise, são caracterizados muito mais como uma “turba” insana do que como atores de um movimento gestado em experiências vividas em comum. Os trabalhadores não fizeram a revolução, mas estavam nitidamente envolvidos nas manifestações políticas dos anos 30, ajudando a criar a perspectiva de sucesso do levante comunista: “Por mais absurdo que hoje possa parecer, a perspectiva de uma vitória insurrecional em 1935 era real para os que viveram a época”.¹⁹⁸

Com o intuito de conter as insatisfações e justificar o incremento do aparato repressivo, a polícia política paranaense exagerava ainda mais sobre as possibilidades de uma vitória insurrecional dos comunistas ferroviários:

Do que disseram as doze testemunhas ouvidas neste inquérito, [...] ergue-se a prova do golpe em preparo, à sombra de pretensas reivindicações proletárias e a custa de mentiras e instigações, pelas pessoas acima arroladas, a fim de ser fornecido à rebelião comunista um dos auxílios decisivos para a sua manifestação no sul. A obra a realizar era de excepcional valia para a nefanda investida à mão armada, que deveria submergir em sangue e desatinos a organização social e política do país. Constitui a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina a ligação indispensável e expedita do poder central com as regiões meridionais do país. É o caminho aberto a providências céleres. Daí a necessidade de obstruí-lo pela greve ou pela confusão, pondo-o, após, a serviço da masorca rubra.¹⁹⁹

Para a polícia, as reivindicações operárias, a organização sindical e a defesa dos direitos trabalhistas eram apenas “mentiras e instigações” usadas para espalhar a insatisfação e a revolta, conseguindo-se assim maior número de seguidores ao credo “rubro” dos comunistas. A importância de se conquistar e obstruir a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, por ser o principal acesso à região Sul, também foi referenciada pelo Delegado, talvez isso seja indício da lembrança dos acontecimentos de 30 e 32.

Se a polícia exagerava em alguns pontos, as provas arroladas por ela, como boletins, panfletos e depoimentos, demonstravam com precisão que muitos trabalhadores estavam por dentro das questões políticas desencadeadas em nível nacional, participavam de reuniões da Aliança Nacional Libertadora, conheciam e lutavam pela efetivação da

¹⁹⁷ Outro pesquisador da Intentona Comunista de 1935, William Waack, tende a supervalorizar as fontes dos arquivos de Moscou, interpretando as rebeliões comunistas no Brasil como uma simples obediência às ordens vindas da Internacional Comunista. WAACK, William. *Camaradas: nos arquivos de Moscou: a história secreta da revolução brasileira de 1935*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

¹⁹⁸ VIANNA, Marly de Almeida Gomes. Op. cit., p.149.

¹⁹⁹ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, p. 10, DEAP.

legislação trabalhista e também produziam e distribuíam panfletos com propaganda em defesa da ANL e da luta revolucionária.

De acordo com a análise de Rodrigo Patto Sá Motta sobre o anticomunismo no Brasil, a Revolução de 1930 representou um marco: o quadro político instalado após aquele evento contribuiu para a intensificação das manifestações anticomunistas, principalmente a partir de 1934 com o crescimento das atividades dos grupos situados à esquerda e à direita do espectro político e a polarização mundial opondo fascismo ao comunismo.²⁰⁰

Uma série de greves ocorridas no país de abril a dezembro de 1934 envolvendo diversas categorias (ferroviários, marítimos, telegrafistas, bancários, padeiros, funcionários de cartórios, trabalhadores em transportes, funcionários dos correios, etc.) trouxe preocupação aos dirigentes do país, principalmente devido à influência dos comunistas nestes movimentos. No mesmo ano de 1934, os militantes comunistas engajaram-se em outra forma de atividade política que contribuiu para aumentar a sua visibilidade: a luta antifascista. Em agosto, realizou-se o “1º Congresso Nacional Contra a Guerra, a Reação e o Fascismo”.²⁰¹

Em 1935, a esquerda aumentou ainda mais a sua presença no cenário político, com a criação da Aliança Nacional Libertadora (ANL) lançada oficialmente em março. A primeira atividade da entidade foi a luta contra o projeto de Lei de Segurança Nacional, conhecida como “Lei Monstro”, sancionada pelo Governo Federal em abril.²⁰² A ANL tinha como fundamentos ideológicos, além do antifascismo, a bandeira antiimperialista e antifeudal. Mesmo havendo vários grupos políticos envolvidos com a ANL, era visível a hegemonia do Partido Comunista na condução das atividades, isto oferecia argumentos para torná-la ilegal, pelo seu caráter “subversivo”.

No dia 5 de julho de 1935, Luiz Carlos Prestes lançou um manifesto cujo conteúdo apresentava o suposto quadro da situação revolucionária vivida pela nação, incitando a classe operária, as classes armadas e a burguesia nacional à união contra o imperialismo, o fascismo e o feudalismo dos grandes latifundiários, em defesa da Aliança Nacional

²⁰⁰ MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *Em guarda contra o perigo vermelho: O anticomunismo no Brasil (1917-1964)*. São Paulo: Perspectiva/FAPESP, 2002, p. 179.

²⁰¹ Id. *Ibidem*. p. 180.

²⁰² Estudos preparatórios à elaboração desta lei começaram ainda em outubro de 1934. A proposta governamental foi enviada ao Congresso em janeiro de 1935 e a redação final foi aprovada pelos parlamentares no final de março. No dia 04 de abril de 1935, foi sancionada pelo presidente. *O Diário*, 5.4.1935, p. 2. Apud. MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *Op. cit.*, p. 181.

Libertadora. O apelo de Prestes às massas e principalmente aos soldados empolgando parcelas significativas das Forças Armadas tornava o manifesto ameaçador; neste, em várias partes do texto, havia incitamentos à “luta pela libertação nacional”:

[...] O poder só chegará nas mãos do povo através dos mais duros combates. O principal adversário da Aliança não é somente o governo podre de Vargas, são, fundamentalmente, os imperialistas ao qual ele serve e que tratarão de impedir por todos os meios, a implantação de um governo popular revolucionário no Brasil.
 [...] Brasileiros! Todos vós que estais unidos pela idéia, pelo sofrimento e pela humilhação de todo o Brasil! Organizai o vosso ódio contra os dominadores transformando-o na força irresistível e invencível da Revolução Brasileira!
 [...] Abaixo o fascismo!
 Abaixo o governo odioso de Vargas!
 Por um governo popular nacional revolucionário!
 Todo o poder à Aliança Nacional Libertadora!²⁰³

A divulgação deste texto permitiu ao governo acionar a Lei de Segurança Nacional contra a ANL, declarado-a ilegal em 12 de julho, seguindo-se o imediato fechamento de todas as suas sedes e escritórios. No curto espaço de tempo decorrente entre o lançamento oficial, em março, e o fechamento, no começo de julho, a ANL cresceu expressivamente: “No momento em que foi fechada, a organização possuía 1.500 núcleos estruturados Brasil afora, com mais de uma centena de milhar de adeptos. Somente na Capital Federal, consta que havia 50.000 *aliancistas*”.²⁰⁴

As conseqüências deste fato no Paraná foram relatadas por Walfrido Piloto, delegado da DOPS. De acordo com o inquérito comandado por ele, a palavra de ordem do Partido Comunista, em face dos empecilhos que, com o fechamento das sedes da Aliança Nacional Libertadora, lhe criava o Governo Federal, foi a organização da chamada “Frente Popular pela Liberdade e Contra as Guerras Imperialistas”. Em Curitiba, esta Frente surgiu com um manifesto publicado no jornal *Correio do Paraná*, de 19 de novembro de 1935, no qual, segundo o delegado, “a mais rápida análise, se vislumbra logo a mesma literatura cheia de ódio e intensamente subversiva dos boletins e manifestos do Partido Comunista e da Aliança Nacional Libertadora, distribuídos por mãos que se ocultavam nas trevas”.²⁰⁵ Dentre os subscritores desse manifesto, apareciam os nomes de Yedo Faria Pinto e Jorge Herlain, ferroviários cuja trajetória de militância já relatamos nesta dissertação.

²⁰³ CARONE, Edgar. *O PCB. 1922 a 1943*. São Paulo: Difel, 1982, pp. 172-182.

²⁰⁴ MOTTA, Rodrigo Patto Sá. Op. cit., p. 183.

²⁰⁵ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, p. 29, DEAP.

O delegado da DOPS afirmava que, em meados de julho de 1935, depois de fechadas as sedes da Aliança Nacional Libertadora, esta agremiação começou “[...] a agir ocultamente e os seus manifestos passaram a ser distribuídos alta noite, em grande quantidade, juntamente com o jornal *A Classe Operária*, órgão oficial do Partido Comunista do Brasil, e boletins da seção desse Partido”.²⁰⁶ Estes veículos de propaganda eram distribuídos por elementos das células comunistas: “Assim, na calada da noite, eram criminosamente espalhados, nas vésperas das intontadas irrompidas no norte do país e na Capital Federal, e deixando transparecer um vasto plano nacional de ação”.²⁰⁷

Em novembro, os panfletos dirigidos aos companheiros da Guarda Civil, dos bombeiros e da força militar faziam apelo para que estes se congregassem aos populares na luta revolucionária que se alastraria pelo país brevemente e não apoiassem a contra-revolução governista. Segundo o delegado da DOPS, este panfleto havia sido concebido pelos ferroviários:

A todos os companheiros da Guarda Civil! E para conhecimento dos companheiros da Força Militar e Corpo de Bombeiros
 [...] Nos querem militarizar, para amanhã atirar-nos contra os nossos irmãos do povo, quando estes se levantaram em armas, porque o povo só vê uma saída para as suas aflições: é a instauração em breve do governo de Luiz Carlos Prestes. [...] Companheiros! Precisamos reagir. E junto com os nossos companheiros da Força Militar de Estado e do Corpo de Bombeiros, precisamos impor medidas que venham amparar nossos interesses e suavizar nossa miséria.
 Marchemos também ao lado do povo, quando ele se levantar contra os seus e nossos opressores, em Revolução Nacional Libertadora, pela implantação do Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente.²⁰⁸

Também para o delegado, os boletins comunistas continham franco incitamento à violência e à subversão da ordem social. Em um destes documentos, datado de novembro de 1935 o povo era instigado a exigir a reabertura da Aliança Nacional Libertadora.²⁰⁹ Anexo a este inquérito, nos manifestos subscritos pelo Diretório da Aliança Nacional Libertadora do Paraná da mesma data (novembro de 1935), consta o seguinte conteúdo:

Continuamos fiéis ao programa nacional-libertador, de luta contra o imperialismo, contra o latifúndio, por uma melhoria radical nas condições de vida e de trabalho das massas laboriosas, pelas mais amplas liberdades democráticas, pugnando pela

²⁰⁶ Idem, p. 34.

²⁰⁷ Idem, p. 30.

²⁰⁸ Idem, p. 30.

²⁰⁹ Idem, p. 34.

instauração do governo popular-nacional-revolucionário com Luiz Carlos Prestes à frente!

[...] As massas populares marcham, decididas, para a frente, tendo Luiz Carlos Prestes como chefe.

[...] Por um Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente! Todo o poder à Aliança Nacional Libertadora!²¹⁰

Em outro boletim, apreendido em poder de “elementos comunistas” que os distribuía quando foram presos em flagrante no dia 24 de novembro, havia “incitamentos” à greve, à sabotagem e à luta revolucionária dirigidos aos ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Importante observar o fato de que este panfleto era assinado pelo “Bureau do Setor Ferroviário da RVPSC” da “Região do Paraná do Partido Comunista do Brasil” e foi usado como prova do envolvimento dos ferroviários com atos subversivos, incluindo-os nas sanções previstas na Lei de Segurança Nacional. O conteúdo do manifesto era o seguinte:

Companheiros! Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina! Alerta! Marchemos para a greve, pela conquista de nossas reivindicações! Estejamos prontos para empunhar o fuzil, contra os estúpidos massacres do golpismo reacionário e integralista e pela instauração do Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente!

[...] Bureau do Setor Ferroviário da R.V.P.S.C. (Região do Paraná do Partido Comunista do Brasil).²¹¹

Muitos ferroviários demonstravam indignação contra o governo de Getúlio Vargas e os integralistas, revelando a polarização de posições políticas entre a direita e a esquerda naquele momento. Revoltavam-se também pelo ato de fechamento da ANL, anunciando a reação às atitudes anti-democráticas do regime a partir da união entre os ferroviários, o povo e o exército. Em outras passagens do mesmo panfleto, estes militantes expressavam o seguinte:

Tentando em vão impedir a vitória próxima e inevitável da Revolução Nacional Libertadora, o governo Getúlio Vargas mandou fechar as sedes da A.N.L. (Aliança Nacional Libertadora); mas, enganam-se os atuais detentores do poder. O povo e o Exército os conhecem de sobra e vão reagir.

[...] Companheiros Ferroviários! Ombro a ombro como todos os soldados do Brasil, demonstremos nossa disposição de não servir de pasto para esses bandos de chacais.²¹²

²¹⁰ Idem.

²¹¹ Idem, p. 35.

²¹² Idem.

Ao fim do manifesto, havia um chamamento pela reorganização dos núcleos fechados da ANL e pela formação de “brigadas de auto-defesa”, armando as massas na luta revolucionária em defesa do Governo Revolucionário de Luiz Carlos Prestes. Aos ferroviários, alertavam para que se recusassem a transportar homens, munições e mantimentos às tropas governistas contra-revolucionárias (como havia ocorrido em 1932 na Revolução Constitucionalista):

Organizemos em toda a parte os núcleos da Aliança Nacional Libertadora. Formemos nossas brigadas de auto-defesa, de massas e armadas, para as lutas decisivas que se avizinham rapidamente. Estejamos alertas! Recusemos a transportar homens, munições e mantimentos para os bandos golpistas! Respondemos aos massacres dos golpistas, com a sabotagem e a greve geral, e empunhemos os fuzis contra os massacradores, e pela instauração do Governo Popular Nacional Revolucionário com Luiz Carlos Prestes à frente!²¹³

Empunhar fuzis, armar o povo, lutar ombro a ombro com os soldados e a massa, pela instauração do Governo Popular Revolucionário com Luiz Carlos Prestes à frente, estimular a greve geral e instigar atos de sabotagem contra os massacradores do povo... Todas estas palavras de ordem nos dão a impressão de que os redatores deste manifesto estavam empolgados com a real possibilidade da revolução.

Incitar o povo às armas e à luta ao lado das forças armadas era na época algo possível. Poucos anos antes, na Revolução Constitucionalista de 32, milhares de pessoas se alistaram voluntariamente para participar da guerra em São Paulo, tal era a ordem de insatisfação com o regime varguista. De acordo com Dulce Pandolfi, esta foi uma das piores guerra civil vivida pelo país pois a população em massa aderiu à revolução: “[...] fábricas foram adaptadas para produzir material bélico e a população civil se organizou para prestar serviços médicos e atuar na área de transporte e abastecimento. [...] De vários pontos do país chegavam voluntários para lutar ao lado dos paulistas”.²¹⁴

Podemos dizer que os panfletos dirigidos aos ferroviários da RVPSC e as massas populares propagando a necessidade da participação de todos, a fim de pegar em armas e lutar em prol da libertação nacional, demonstram a crença na possibilidade de realmente se lutar de modo “amador”. Esta palavra significa muito. O “amador” é aquele que faz algo pelo gosto, por amar aquilo que faz. A luta revolucionária pensada assim tem um significado que rompe as fronteiras do estritamente político e racional, não é apenas uma

²¹³ Idem.

²¹⁴ PANDOLFI, Dulce. Op. cit., p. 25.

questão de técnicas e treinamento militar, mas envolve sentimentos e desejos de mudança de toda a população. Talvez a memória do envolvimento popular nos acontecimentos de 1932 tivesse influência na crença de revolucionar o país na realidade histórica de 1935.

3.4 O impacto dos levantes comunistas entre os ferroviários

O movimento operário conseguiu afirmar sua capacidade de negociação no cenário público até meados da década de 1930: a escalada de greves e manifestações buscando a efetivação dos direitos trabalhistas demonstrava o empenho dos trabalhadores em não deixar que as leis ficassem somente no papel. Seguiu-se, em 1935, a onda de repressão que negou este espaço público conquistado, condenando à clandestinidade milhares de trabalhadores. Paradoxalmente estava declarada a “ilegalidade da luta por direitos”. Ou seja, as manifestações públicas, as reivindicações e as greves, freqüentes até aquele momento, depois de sancionada a “Lei Monstro”, foram interpretadas como indícios de subversão e crime contra a ordem social e política.

Assim, muitos trabalhadores da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, grevistas de 1934, envolvidos com o sindicato e a ANL e investigados pela polícia por liderarem a revolta e a greve, foram inclusos nas sanções previstas nos seguintes artigos da Lei de Segurança Nacional:

[...]São crimes contra a ordem política:

Artigo 10: Incitar militares, inclusive os que pertencerem a polícias, a desobedecer à lei, ou a infligir de qualquer forma a disciplina, a rebelar-se ou desertar.

Artigo 11: Provocar animosidade entre classes armadas, inclusive polícias militares, ou contra elas, ou delas contra as instituições civis.

[...] São crimes contra a ordem social:

Art. 14: Incitar diretamente o ódio entre as classes sociais.

Art. 15: Instigar as classes sociais à luta pela violência.

Art. 18: Instigar ou preparar a paralisação de serviços públicos, ou de abastecimento da população.

Art. 20: Promover, organizar ou dirigir sociedade, de qualquer espécie, cuja atividade se exerça no sentido de subverter ou modificar a ordem política ou social por meios não consentidos em lei.

[...]

Art. 23: A propaganda de processos violentos para subverter a ordem política é punida com a pena de um a três anos de reclusão. A propaganda de processos violentos para subverter a ordem social é punida com a pena de um a três anos de prisão celular.

[...]

Art. 26: É vedado imprimir, expor à venda, vender, ou, de qualquer forma, pôr em circulação gravuras, livros, panfletos, boletins ou quaisquer publicações não periódicas, nacionais ou estrangeiras, em que se verifique a prática de ato definido

com crime nesta lei, devendo-se apreender os exemplares, sem prejuízo da ação penal competente.²¹⁵

Os atos averiguados e o levantamento de provas contra os ferroviários demonstram como eram construídos os argumentos da repressão: as lutas em prol dos direitos dos trabalhadores tornavam-se, na perspectiva da polícia, apenas “desculpas” para incitar à desordem e a revolta e assim facilitar a tomada do poder pelos comunistas. Podemos usar o mesmo argumento para dizer o contrário em relação aos atos da polícia e do governo: o “combate ao comunismo” servia como pretexto para prender os líderes do movimento operário, desarticular as organizações, tornar ilegal os sindicatos e conter a insatisfação das massas populares. A violência contra os ferroviários foi legitimada com o discurso anticomunista em defesa da segurança nacional.

Os próprios comunistas proporcionaram os motivos para a intensificação da repressão sobre eles. Os levantes ocorridos nos quartéis de Natal, Recife e Rio de Janeiro provocaram uma verdadeira histeria anticomunista. Poucos meses após a insurreição de 1935, as forças conservadoras articularam a reforma institucional que armou o Estado com dispositivos de repressão. O pavor aos “vermelhos” também deu origem a uma intensa campanha anticomunista com a criação de um imaginário associando o comunismo ao “mal”: “Neste quadro, emergiram representações maniqueístas da realidade, entendendo o mundo como uma oposição irreconciliável entre o bem e o mal”.²¹⁶

Em agosto de 1936, o governo criou o Tribunal de Segurança Nacional para centralizar o julgamento de todos os crimes políticos. Os principais alvos do TSN eram os envolvidos na insurreição de 1935. A repressão atingiu um número imenso de pessoas, envolvendo não só comunistas e aliancistas, como todos aqueles que ousassem opor-se ao governo: “Além dos amotinados no Rio Grande do Norte, Recife e Rio de Janeiro, o TSN indiciou, como envolvidos nos movimentos, mais de 1.423 pessoas de outros estados do Brasil, contadas apenas aquelas que foram diretamente relacionadas com os movimentos de novembro”.²¹⁷

Estes acontecimentos tiveram também grande repercussão na repressão aos elementos “subversivos” no Paraná, que já vinham sendo investigados pela polícia antes mesmo das insurreições comunistas acontecerem. No dia 22 de novembro de 1935, um dia

²¹⁵ CARONE, Edgard. *A Segunda República (1930-1937)*. 3ª Ed. Difel: Rio de Janeiro, 1978, pp. 58-64.

²¹⁶ MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *Op. cit.*, p. 214.

²¹⁷ VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Op. cit.*, p. 273.

antes do primeiro levante no Rio Grande do Norte que começou na noite seguinte (23 de novembro), o funcionário da chefia do tráfego da Linha Paraná, Carlos Christoffel, relatou ao delegado da DOPS o intuito, entre alguns “elementos”, de se preparar uma greve na ferrovia naquele mês: “elementos andavam em confabulações com outros empregados ferroviários, com o intuito de paralisar o tráfego da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina [...] são adeptos de idéias extremistas, tanto assim que são membros de proeminência no seio da Aliança Nacional Libertadora”.²¹⁸

Os depoimentos de outras testemunhas, colhidos após o dia 30 de novembro, mostram que os ferroviários comentavam sobre uma greve que aconteceria nos dias finais daquele mês: “um grupo de ferroviários havia passado pelo quilômetro cento e oito, nas proximidades do Cajurú, avisando aos outros ferroviários que ali se encontravam, que no dia seguinte, às quatorze horas, estouraria uma greve, e que eles deviam aderir à mesma, abandonando o serviço naquela hora”.²¹⁹ Outro depoente afirmava que “essa greve que deveria irromper na Rede e se estender por toda ela; que o depoente sabe que os referidos promotores alegavam, como pretexto, para terem o apoio de todos os empregados da Rede, o aumento de vencimentos”.²²⁰

Greves importantes sacudiam o país naquele mês, uma delas, ocorrida no início de novembro, na Estrada de Ferro Great Wertern, parou a ferrovia de Alagoas ao Rio Grande do Norte. Estes eventos mostram que segmentos expressivos da população estavam receptivos a propostas transformadoras.²²¹ No entanto, as mudanças na conjuntura política transformaram a greve em crime contra a ordem política e social: a reivindicação pelo aumento de salários passou a ser vista “como pretexto”. Apesar da implementação de um conjunto de políticas sociais no pós-1930, no sentido de tratar a greve como uma “questão de política”, ao longo daquela década, as greves voltaram a ser alvo de uma legislação que restringia ao máximo seu exercício; na Lei de Segurança Nacional, a greve era classificada como delito no funcionalismo público e nos serviços inadiáveis.²²² A paralisação da ferrovia tornava-se, segundo os olhos vigilantes da repressão, um atentado contra a

²¹⁸ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, pp. 04-05, DEAP.

²¹⁹ Idem, p. 14.

²²⁰ Idem, p. 07.

²²¹ MOTTA, Rodrigo Patto Sá. Op. cit., 191.

²²² MATTOS, Marcelo Badaró (Coord.). *Greves e repressão policial ao sindicalismo carioca (1945-1964)*. Rio de Janeiro: APERJ/FAPERJ, 2003, p. 80.

segurança nacional por ser esta a ligação entre os centros regionais com a capital federal: parar a ferrovia significava cortar o transporte de mantimentos, armas e soldados.

A transformação de reivindicações estreitamente ligadas ao mundo do trabalho em delitos contra a ordem pública, que deviam ser punidos com a prisão, pode ser observada em um fato ocorrido na RVPSC relatado pelo delegado da DOPS por ocasião de um desastre de trem na linha Curitiba-Ponta Grossa, quando o chefe de trem de cargas Willyvinegre Bretas, aconselhou o pessoal ocupado na desobstrução dos trilhos, da turma da Via Permanente, que não trabalhasse, influenciando o “espírito” destes operários.

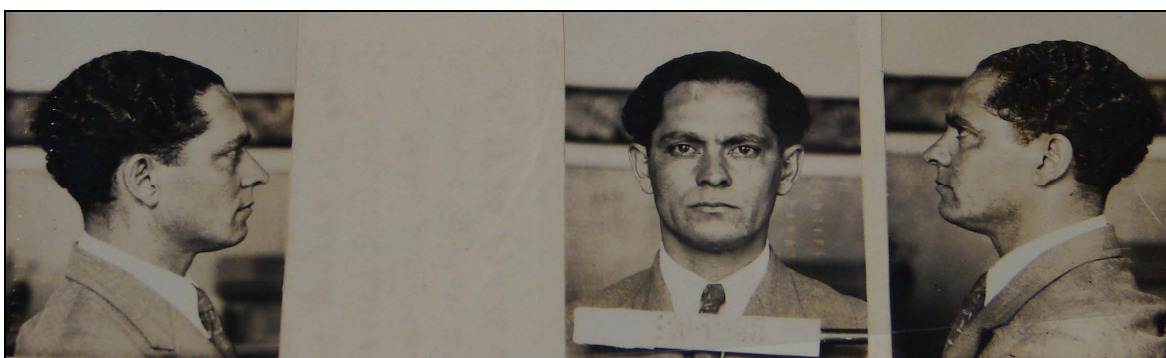


Foto de Willyvinegre Bretas. DOPS, pasta individual de Willyvinegre Bretas, n.2108, top.492, DEAP.

Esse episódio, referenciado no relatório policial várias vezes, foi tido como prova testemunhal da intenção de prejudicar a ordem e a disciplina na Rede, incitando o “ódio e a insubordinação”. Uma das testemunhas relatou detalhadamente o referido fato ao delegado: no dia 09 de novembro, o depoente chefiava o serviço de desobstrução da linha férrea do trecho Curitiba-Ponta Grossa; os operários empregados neste serviço haviam trabalhado durante a noite anterior e continuavam em serviço ainda. Às dez horas da manhã, parou nas proximidades daquele local para o baldeamento de passageiros e de bagagens o trem misto que vinha de Ponta Grossa, chefiado por Willyvinegre Bretas. Enquanto se fazia o serviço de baldeação, Bretas, dirigindo-se aos operários, perguntou se haviam trabalhado durante toda a noite anterior e se iam trabalhar, ainda durante a noite daquele dia; respondido afirmativamente, Bretas disse aos operários que eram tolos de trabalharem desta forma, porque não receberiam o pagamento correspondente.²²³

Willyvinegre Bretas foi, ao lado dos outros ferroviários, preso logo após os levantes comunistas, no dia 28 de novembro de 1935. Julgado e condenado, saiu da prisão em julho

²²³ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, p. 11, DEAP.

de 1937 para ser preso novamente no mês de novembro, para averiguações. Sua trajetória de militância está entrelaçada com as de outros ferroviários, já relatadas anteriormente.

Nota-se que o alvará de soltura do ferroviário Bretas em julho e sua prisão após novembro de 1937 têm relação com os desdobramentos da política nacional. Em meados daquele ano, como consequência do fim do Estado de Guerra (que vinha sendo renovado continuamente desde os levantes comunistas de 1935) eram restauradas as prerrogativas liberais e iniciada a corrida eleitoral. No mês de junho, o Ministro da Justiça José Carlos Macedo Soares, recentemente alçado ao cargo, começou a ordenar a soltura de presos políticos sem culpa comprovada até então. Este episódio ficou conhecido como “macedada” e devolveu às ruas algumas centenas de ex-presidiários, contribuindo assim para esvaziar os cárceres do governo.²²⁴ Poucos meses depois, uma série de acontecimentos resultou em uma onda de anticomunismo e novamente foi declarado o Estado de Guerra.²²⁵ Estes fatos abriram caminho para o golpe do Estado Novo: em 10 de novembro de 1937, o Congresso foi fechado e, em seguida, promulgou-se a nova constituição. A invenção da farsa do “Plano Cohen” em 1937 e, a partir disso o Golpe de Estado, só foi possível devido à insurreição comunista efetivamente ocorrida em 1935, os levantes forneceram argumentos para a propagação do anticomunismo.

Após a decretação do Estado Novo e as prisões ocorridas em novembro de 1937, o Comitê Regional do PCB no Paraná informou à direção do Partido que, neste Estado, “praticamente não existia um Partido organizado, pois este se limitava ao C. R. e a alguns grupos, aliás sem vida partidária e quase em completa inatividade”.²²⁶ A ditadura provocou a desarticulação final do Partido Comunista no Paraná e sufocou as manifestações populares. O discurso anticomunista serviu, neste contexto, de justificativa para punir e incluir nos crimes contra a ordem política e social, além dos militantes do PCB, todos aqueles que, como afirmou o ferroviário Jorge Herlain, se empenhavam “pela sindicalização dos operários e pela melhoria e respeito à legislação social”.²²⁷

²²⁴ DULLES, John W. F. *O comunismo no Brasil, 1935-1945: repressão em meio ao cataclismo mundial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 110.

²²⁵ A “descoberta” sensacional do Plano Cohen, anunciado como “um plano terrorista do comunismo internacional para ser posto em prática no Brasil” e as falsas denúncias sobre a trama comunista justificaram a autorização do Congresso para ser decretado novamente o Estado de Guerra, seguiu-se uma nova onda de anti-comunismo a partir de outubro de 1937. MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *Op. cit.*, p. 221.

²²⁶ KAREPOVS, Dainis. *Luta Subterrânea*. O PCB em 1937-1938. São Paulo: Hucitec, UNESP, 2003. (Estudos Históricos; 48), p. 189.

²²⁷ DOPS, pasta individual de Jorge Herlain, n.1961, top.386, p.27. DEAP.

3.5 A abertura política em 1945

A documentação da polícia política sobre as greves, os militantes e as organizações sindicais “revela a constância da vigilância e a insistência da repressão, mesmo naquele período em que o país ensaiava a democracia”.²²⁸ Não só continuavam as investigações, como cresceu consideravelmente o número de dossiês, a partir do ano de 1945, sobre o tema “atividades comunistas”, conseqüência da legalização do Partido Comunista.

O quebra-quebra ocorrido em Curitiba em 1942, ainda no Estado Novo, após a realização de um comício à favor da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial ao lado dos aliados e contra os países do Eixo, tinha ligação com os fatos verificados na década de 1930. A participação de líderes ferroviários neste evento (como relatado na trajetória de Yedo Faria Pinto, no capítulo 2 deste trabalho) demonstra que, embora o contexto tenha se transformado, eles continuaram em cena, principalmente a partir da abertura política em 1945. Os mesmos trabalhadores que participaram da greve em 1934 foram o centro das atenções no curto período da legalidade do PCB (1945-1947), organizando células do Partido Comunista ao longo da ferrovia em várias cidades do interior do Paraná e principalmente em Curitiba.

Também as grandes greves realizadas por ferroviários de outros estados influenciavam as ações dos ferroviários da RVPSC; ocorridas a partir dos anos finais dos Estado Novo, elas demonstravam que a conjuntura estava mudando e novamente existiam espaços para a luta. Em 1944, uma greve dos carris urbanos de Porto Alegre, obtendo concessões parciais, estimulou a paralisação das ferrovias em todo o Estado do Rio Grande do Sul.²²⁹ Os ferroviários gaúchos iriam confrontar novamente Getúlio Vargas em maio de 1951 quando cerca de 18.000 grevistas da Rede de Viação Rio Grande do Sul paralisaram todas as ferrovias do Estado.²³⁰ No imediato pós-guerra ocorreram uma série de greves de ferroviários em Campinas e no interior de São Paulo,²³¹ e também foram deflagrados movimentos semelhantes na Estrada de Ferro Leopoldina Railway, com ramificações nos

²²⁸ MATTOS, Marcelo Badaró. Op. cit., p. 157.

²²⁹ MARANHÃO, Ricardo. *Sindicatos e democratização (Brasil 1945/1950)*. São Paulo: Brasiliense, 1979, p.41.

²³⁰ BUONICORE, Augusto Cezar. Sindicalismo vermelho: a política sindical do PCB entre 1948 e 1952. *Cadernos AEL*, v.7, n. 12/13, 2000, p. 33.

²³¹ MARANHÃO, Ricardo. Op. cit., pp. 43-58.

Estados do Rio, sul de Minas e Espírito Santo, em 1946 e 1948.²³² As greves dos ferroviários sempre eram grandes acontecimentos regionais, as lutas ocorridas em outras ferrovias provavelmente tiveram importância e influência na organização dos ferroviários paranaenses.

Após a anistia ocorrida em 1945, o fim da Segunda Guerra e do governo de Getúlio Vargas, nossos personagens voltaram a ser protagonistas do cenário político. A presença de células e de militantes do PCB entre os trabalhadores da ferrovia destacou-se principalmente nas cidades de Curitiba e Paranaguá, onde o partido teve mais receptividade.

As autoridades policiais acompanharam de perto este ressurgimento do movimento operário e a organização das células do Partido Comunista. No dia 30 de agosto de 1946, um indivíduo que se identificava somente pela letra “X” escrevia à DOPS sobre suas investigações na célula do PCB de Curitiba denominada “Olga Benário Prestes”. Entre as atividades observadas por ele, estava uma assembléia realizada no dia 16 do mesmo mês onde ficou deliberada a realização de uma festa, com jogos esportivos, leilão, churrasco, tiro ao alvo e corrida de saco e a organização de rifa de uma bateria de alumínio.²³³ Estas festas tinham o intuito de angariar recursos e também divulgar o nome do partido e dos candidatos pecebistas, pois o fracasso nas últimas eleições (1945) alertava a necessidade de reverter a situação, para isso, os militantes anunciavam o início de uma grande campanha nas eleições de 1947.

De fato, nas eleições de 1945, o candidato do PCB à presidência da República, Yedo Fiúza recebeu no Paraná uma votação bastante inexpressiva: apenas 3,5% dos votos, ou seja, 6.515 votantes. Porém, observando o índice por município percebemos que os votos para o PCB foram acima desta percentagem em Paranaguá e Curitiba. Na capital, o candidato do PCB recebeu 3.372 votos, 9,4% do total, e em Paranaguá, foram 633 votos, 13,8% dos votantes.²³⁴ As duas cidades tinham em comum um operariado atuante e organizado, com destaque para a categoria dos ferroviários. Isto pode nos ajudar a explicar a maior percentagem de votos no Partido Comunista.

O trabalho dos militantes comunistas em Paranaguá e Curitiba no período da legalidade do PCB (1945-1947) foi intenso, principalmente com a criação de células do

²³² MATTOS, Marcelo Badaró. Op. cit., pp. 108-117.

²³³ Dossiê DOPS, “Comitê Comunista Central da Capital”, n. 0264, top. 29, s/ p., DEAP.

²³⁴ IPARDES. *Resultados eleitorais, Paraná, 1945-82*. 2.ed. Curitiba: 1989.

partido nos bairros e nas empresas. Estas atividades eram noticiadas com ênfase pela imprensa da época e também acompanhadas atentamente pelos investigadores da DOPS.²³⁵ Em Curitiba a célula dos ferroviários tinha três sub-seções: setor de mecânica, setor de tráfego, seção de administração. Além das campanhas promovidas dentro da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC), os ferroviários que militavam no PCB atuavam em comitês comunistas nos bairros de Curitiba e também nos comitês estadual e municipal.

Na lista dos comunistas dirigentes do Comitê Estadual do Paraná levantada pela DOPS, as profissões eram as seguintes: quatro ferroviários ou ex-ferroviários, um estivador, dois advogados, um médico, um operário, dois bancários, um funcionário público e um comerciante.²³⁶ A atuação na direção estadual não impedia que o militante fosse bastante ativo também nos locais de trabalho, nas oficinas, nas estações, nos trilhos da RVPSC e no porto de Paranaguá. A presença dos comunistas incomodava os investigadores da polícia. Especificamente sobre a criação de células do Partido Comunista no período da legalidade (1945-1947), encontramos três dossiês com referências aos ferroviários em Curitiba.²³⁷ Há, nestas pastas, informações sobre o envolvimento de militantes ferroviários dirigentes de células do PCB no interior do Estado em cidades como Ponta Grossa, União da Vitória, Rio Negro e Paranaguá. Nesta última, além dos ferroviários, os comunistas contavam com o apoio dos estivadores do porto, que agiam na célula do PCB na estiva e também participavam do comitê municipal do Partido.²³⁸

A dedicação do PCB às bases, e principalmente sua inserção no movimento operário, é um tema verificado não somente na análise dos discursos de Prestes e da cúpula do Partido,²³⁹ mas também nos estudos de história social do trabalho e dos movimentos de

²³⁵ O jornal *Gazeta do Povo* de 15 de junho de 1945 anunciava a implantação de comitês democráticos populares nos bairros de Curitiba: “Num amplo trabalho de unificação e mobilização, prossegue a organização dos Comitês Democráticos Populares, organismos destinados a encaminhar dentro de um espírito de ordem e tranquilidade, as reivindicações específicas dos locais de trabalho, ruas, bairros etc e fortalecer a união do povo brasileiro. Assim encontra-se com seus trabalhos de organização bastante adiantados e em vias de instalação definitiva, os Comitês Populares do Bacacheri, Bigorriho, das Rodovias do Portão, do Batel, Seminário e Água Verde”. No *Diário da Tarde* de 16 de agosto de 1945 era noticiada a seguinte informação: “O Partido Comunista do Brasil nesta capital multiplica, dia a dia, o número de suas células de empresa e de bairro, consolidando suas bases junto as massas do proletariado e do povo”. Estas notícias foram recortadas dos jornais e anexadas às pastas arquivadas na DOPS sobre as atividades comunistas na capital. Dossiê DOPS, “Comitê Comunista Central da Capital”, n. 0264, top. 29, p.177,241, DEAP.

²³⁶ Id. *Ibidem*, p.79.

²³⁷ Dossiês DOPS, “Comitê Comunista Cajuru”, n.263, top.29; “Comitê Comunista Central da Capital”, n.0264, top.29; “Comitê Comunista Água Verde”, n.0262, top.29.

²³⁸ Dossiê DOPS, “PCB - documentos diversos - SP”, n.1468c, top.174.

²³⁹ “Procura-se dinamizar as bases, numa política de atendimento da população, em suas necessidades

esquerda.²⁴⁰ Verificam-se nestes, a inegável importância do PCB e a influência dos militantes comunistas na organização das lutas operárias em todo o período de existência de Partido, na legalidade ou na ilegalidade.

Enfim, por mais que os discursos dos comunistas sejam considerados vagos e imprecisos, não eram paranóicos, pois experiências de vida e de trabalho faziam parte do seu conteúdo. O imaginário comunista podia ter elementos místicos e a força de uma religião,²⁴¹ mas existia uma diferença importante entre o comunismo e os outros credos: para os comunistas o “paraíso” não estava por vir, estava sim por ser *feito* com seus próprios esforços.

primárias, como transportes, obras públicas, custo de vida etc., em cada bairro forma-se um núcleo que reivindica as necessidades imediatas da população”. (CARONE, Edgar. *O PCB. 1943 a 1964*. São Paulo: Difel, 1982, p.4) “No trabalho com as massas destacamos como o mais importante o sindical, que deve ser encarado por todo o Partido, dos organismos superiores ao de base, como tarefa fundamental para a sua ligação com as grandes massas trabalhadoras a fim de que possamos assegurar a democracia. [...] Os sindicatos de hoje, débeis em sua maioria, devem ser transformados urgentemente em fortes e poderosas organizações capazes na realidade de dirigir o proletariado na conquista de suas reivindicações mais sentidas. Precisamos acelerar a sindicalização das grandes massas trabalhadoras, empregando para isso todos os recursos, entre os quais, certamente, é dos mais importantes o estudo de sua situação e o levantamento de seus problemas imediatos. O trabalho sindical para ser eficiente precisa sobretudo repousar na vida das empresas”. (id. *ibidem*, p.68-69)

²⁴⁰ Vide: SANTANA, Marco Aurélio. *Homens partidos: comunistas e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2001; COSTA, Hélio da. *Em busca de memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo: Scritta, 1995; FERREIRA, Jorge. *Prisioneiros do mito: cultura e imaginário político dos comunistas no Brasil (1930-1956)*. Niterói: EdUFF, 2002; FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul: Educ; Rio de Janeiro: Garamond, 2004; KAREPOVS, Dainis. *Luta Subterrânea. O PCB em 1937-1938*. São Paulo: Hucitec, UNESP, 2003. (Estudos Históricos; 48); SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direito e cultura de solidariedade 1937-1968*. São Paulo/ Santos: Hucitec, Prefeitura de Santos, 1995; FONTES, Paulo. *Trabalhadores e cidadãos. Nitro Química: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50*. São Paulo: Annablume, 1997.

²⁴¹ Como sugere a tese de Jorge Ferreira. Para este autor já comentado anteriormente, o militante tinha uma relação com o comunismo que não se explicava por meio de um discurso logicamente construído e organizado. Havia elementos e símbolos místicos e religiosos no conjunto de representações através das quais os comunistas pensavam e interpretavam o mundo. FERREIRA, Jorge. *Op. cit.*, pp.15-21.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Daniel James, em um ensaio sobre a situação da história do trabalho latino-americana,²⁴² afirma que atualmente ela resente-se de um conjunto central de preocupações definidoras. Para ele, o corpo das pesquisas realizadas nos anos 70 definiu-se em oposição aos pressupostos chave referentes à classe trabalhadora no terreno do populismo. Noções como passividade, manipulação e falsa consciência de classe foram amplamente abandonadas; entretanto, nenhuma nova síntese emergiu em seu lugar e o efeito geral foi o de fragmentação. A fragmentação e a relevância dos estudos de caso, localizados, regionais, micro-analíticos, etc., em oposição às sínteses generalizantes e de macro-perspectiva inserem-se em uma discussão de toda a historiografia. A nova história social é criticada por ser nominalista, culturalista, apolítica, obcecada pelo pequeno detalhe e não-democrática, mas segundo James, esta crítica é injusta, pois o que se vê nos novos estudos não é o abandono da estrutura, o que se busca é uma metodologia para se escrever a história dos trabalhadores “estruturalmente condicionada e dotada de agentes”, reconciliando ação e estrutura.

Buscamos o tempo todo, na presente dissertação, esta reconciliação entre ação e estrutura. Por isso, procuramos privilegiar tanto os atos e as trajetórias dos militantes quanto o impacto das mudanças desencadeadas no cenário político nacional. Estes fatos ocorreram simultaneamente, ou seja, a atuação classista dos ferroviários e a implantação de normas de regulamentação do trabalho, bem como a criação do aparato policial para a manutenção da “ordem política e social”, são processos relacionados entre si, inseparáveis: não só as lutas são repostas à dominação, mas também os projetos de controle, advindos do mundo do trabalho ou da polícia, surgem como reação às lutas dos trabalhadores e militantes.

Nesta pesquisa, retratamos as ações dos ferroviários, enquanto responsáveis por seus atos, fazendo escolhas, resistindo, tendo opiniões autônomas, mas buscamos também fazer emergir a violência a que os sujeitos investigados estavam expostos. Portanto, quando focalizamos as experiências dos militantes foi importante ressaltar que eles estavam atuando em um “campo minado”, sabiam, ao menos parcialmente, dos riscos que

²⁴² JAMES, Daniel. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana. In: ARAÚJO, Ângela (Org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997, p.118.

estavam correndo, mas talvez não soubessem das violências que experimentaríamos nas prisões do Estado Novo em decorrência de sua atuação política.

A obra de Graciliano Ramos não foi citada nesta pesquisa por acaso. Em suas descrições da Colônia Correcional onde ficou detido o autor, fala das pessoas que conheceu na prisão, entre elas doze paranaenses, funcionários da Estrada de Ferro com sobrenomes esquisitos: Pretosky, Prinz, Garret, Cabezon... São os mesmos sobrenomes encontrados nos processos da Delegacia de Ordem Política e Social do Paraná, e também os mesmos envolvidos na greve de 1934. O grupo preso no Paraná em 1935 fora transferido para a prisão onde estava detido Graciliano. O escritor descreve os ferroviários como “rapagões fortes e brancos, envoltos em sobretudos espessos, carrancudos e silenciosos”; dizia haver um racha no grupo, intelectuais de um lado e operários de outro, abominando-se e desprezando-se. Os desentendimentos entre eles eram decorrentes de diferentes concepções de mundo, formação intelectual e também diferenças advindas do ofício, pois uns eram trabalhadores braçais e outros atuavam em setores administrativos: havia preconceitos de ambos os lados. A heterogeneidade entre os ferroviários, analisada no primeiro capítulo desta dissertação, também foi afirmada por Graciliano Ramos através de observações realizadas no cárcere do Estado Novo.²⁴³

No entanto, apesar das desavenças, sabemos que a união entre os trabalhadores ocorreu. A greve analisada no segundo capítulo evidenciou a superação dos conflitos pessoais e da heterogeneidade da classe, em nome de interesses que só eram possíveis de serem reivindicados através da ação coletiva. A organização da ação coletiva é conquistada, muitas vezes, a contrapelo, pois como salienta Mattos, “a greve como manifestação coletiva nem sempre foi articulada facilmente a partir dos problemas da exploração direta vivenciada no ‘chão da fábrica’, nem tampouco foi necessariamente uma manifestação liderada por direções sindicais representativas”.²⁴⁴ Talvez seja possível afirmar que a greve de 1934 entre os ferroviários não foi somente consequência direta da “carestia de vida” e nem só o resultado do trabalho das lideranças militantes, mas o produto da articulação de ambos os motivos.

Os grupos, as associações, os partidos políticos e as relações advindas de acontecimentos conflituosos, como a greve dos ferroviários de 1934, são elementos

²⁴³ RAMOS, Graciliano. *Memórias do Cárcere*. 31. ed. São Paulo: Record, 1994.

²⁴⁴ MATTOS, Marcelo Badaró. *Novos e velhos sindicalismos*: Rio de Janeiro (1955-1988). Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998, p. 32.

constitutivos da história dos trabalhadores. Na investigação das ações comuns e coletivas acabamos apreendendo as experiências vividas no dia-a-dia, tanto no trabalho como fora dele.

Muitas histórias são constantemente lembradas e recontadas. Porém, no caso específico da greve da RVPSC em 1934, o acesso ao acontecimento só foi possível através da documentação produzida na época, como os jornais e o acervo da DOPS, e por meio do relato posterior de Altino Borba. Os ferroviários foram atingidos com grande impacto pelas mudanças econômicas e políticas ocorridas em 1964; as organizações sindicais foram desarticuladas, nunca mais voltariam a ser as mesmas, principalmente depois das reestruturações produtivas, privatizações e enxugamentos de quadros de funcionários da ferrovia a partir de 1970. Se pensarmos a memória como um meio para reforçar a coesão social pela adesão afetiva do grupo,²⁴⁵ não há sentido algum em se preservar a memória das lutas dos ferroviários, pois praticamente desapareceu o grupo que a sustentava.²⁴⁶

Na contramão desta memória coletiva, a história social, sob a inspiração principalmente de E. P. Thompson, busca justamente resgatar estes “perdedores esquecidos” e suas “causas perdidas”, já que “não deveríamos ter como único critério de julgamento o fato de as ações de um homem se justificarem, ou não, à luz da evolução posterior”.²⁴⁷

O nosso intuito foi demonstrar que, em 1934, a luta pela efetivação das leis decretadas pelo governo indicava a crença na ampliação das mudanças sociais e na conquista de direitos. No terceiro capítulo, observamos que os projetos políticos da esquerda foram abortados pela Lei de Segurança Nacional de 1935, pelas prisões que se seguiram à Intentona Comunista e pelo Golpe de Estado de Vargas em 1937, mas o ressurgimento do movimento operário com a redemocratização e a anistia em 1945 mostrou que permaneceram vivos os ideais de mudança social. Os militantes ferroviários “não abafaram” na prisão e voltaram à cena, liderando e organizando células do Partido Comunista na ferrovia, participando de reuniões em comitês de bairro e sindicatos. A história política se confunde com a social quando a investigamos “rés ao chão”, nas

²⁴⁵ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

²⁴⁶ A Associação de Preservação da Memória do Trem e o Museu do Trem, ambos em Curitiba, são organizações que visam preservar a memória da ferrovia no Paraná, mas a ênfase recai, sobretudo, na conservação de aspectos materiais, como objetos referentes ao trem, a tecnologia, as estações e os prédios antigos, com finalidades turísticas. Nenhuma atenção é dada à história das lutas dos ferroviários.

²⁴⁷ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v.1, 1987, p.13.

oficinas da ferrovia, nos bairros operários, no trabalho e nas trajetórias de militância daqueles ferroviários.

Para a compreensão do tema desta dissertação, foi fundamental a leitura e a referência às obras de E. P. Thompson, em especial o livro “A formação da classe operária inglesa”. Alexandre Fortes²⁴⁸ defende o exame desta obra a partir de sua estrutura narrativa, ou seja, o que há de mais inovador no “método thompsoniano” está em oferecer uma narrativa na qual seres humanos explorados por forças econômicas e por políticas públicas opressoras vivenciam a destruição do seu modo de vida e de seus valores e vão construindo uma nova cultura alternativa paralela, estabelecendo sua presença coletiva como uma nova força no cenário capitalista. O original na obra de Thompson é a compreensão que ele tenta nos dar da história vista pelo “contemporâneo”, mostrando como as alternativas propostas eram viáveis para quem viveu realmente a história.

As experiências vividas pelos ferroviários comunistas resultaram em tentativas frustradas, mas diziam respeito a projetos e crenças na real possibilidade de transformação social. Podemos dizer que talvez na época, não só os militantes da ferrovia, mas muitos populares, acreditavam que a união das massas poderia levar o país a uma revolução.

E. P. Thompson também é importante para esta pesquisa em relação às concepções que tinha da História. O engajamento político corajoso aliado à seriedade científica deste historiador resultou em uma pesquisa que denuncia a violência do processo de implantação do trabalho industrial. Ao mesmo tempo, faz uma defesa da memória, das lutas e dos movimentos de resistência dos trabalhadores ingleses dos séculos XVIII e XIX, a fim de preservar, através da pesquisa histórica, o que chamou de “patrimônio incorruptível do espírito”, ou seja, contra o capitalismo que acaba por definir todas as relações humanas como relações econômicas, o objetivo da história é mostrar que nem sempre isso foi assim, resgatando o caráter coletivo das lutas, a defesa dos bens comuns, da igualdade, da solidariedade, da espontaneidade, da ética e principalmente da liberdade.

²⁴⁸ FORTES, Alexandre. “Miríades por toda a eternidade”: a atualidade de E. P. Thompson. *Tempo Social*. v.18. n.1. São Paulo, jun.2006.

ANEXO



Fonte: DOPS, pasta individual de Miguel Pan, n.2746, top.434, DEAP.

Transcrição de fonte referente ao inquérito policial realizado pela Delegacia de Ordem Política e Social em novembro de 1935.²⁴⁹

RELATÓRIO

Foi instaurado o presente inquérito por determinação da Chefia da Polícia, no dia 20 de novembro de 1935, e em virtude de comunicação que lhe fora feita, em data de 18 do mesmo mês, pela Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, de se achar seguramente informada de que vários empregados daquela Rede e elementos a ela estranhos faziam propaganda de caráter extremista, visando, não só a paralisação dos serviços da mesma Rede, como também a segurança do Governo de Estado – comunicação, essa, que veio coincidir com o resultado de diligências já em realização por esta Delegacia.

Ao ser iniciada a tomada dos depoimentos, houve o deflagrar das intencionas comunistas verificadas no norte do país e na capital federal, e as provas colhidas durante este inquérito, bem como as que já coligira esta Delegacia e que a ele foram anexadas, tornam evidente a cooperação, aqui em preparo, em torno da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, a um movimento armado, visando a completa subversão da ordem social e política em todo o país, e de que aquelas intencionas eram o início.

Ressaltam como preparadores dessa cooperação:

José Hernandez Cabezon: natural da Espanha, com quarenta e sete anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à rua Alferes Peli, seiscentos e nove;

Willyvinegre Bretas: natural do Rio Grande do Sul, com quarenta e dois anos, casado, ferroviário, residente nesta capital à avenida Ivaí, mil e setenta e nove;

Décio Rinaldi: natural deste estado, com trinta e seis anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à avenida Visconde de Guarapuava, seiscentos e treze;

Edmundo Garret de Oliveira: natural deste Estado, com trinta e três anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à rua Conselheiro Laurindo, quinhentos e sessenta e um;

Yedo de Faria Pinto: natural deste Estado, com quarenta anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à rua vinte e nove de agosto, oitenta e nove;

João Cabral Filho: natural deste Estado, com trinta e quatro anos, casado, empregado no comércio, residente nesta capital, à praça Generoso Marques, cento e quarenta e sete;

Dario Prinz: natural deste Estado, com vinte e cinco anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, a rua João Negrão, mil cento e quarenta;

Roque Eurípedes Irapuan: natural deste Estado, com trinta anos, solteiro, ferroviário, residente nesta capital, à rua Alferes Poli, mil e vinte;

Alfredo Petroski: natural deste Estado, com trinta e quatro anos, solteiro, ferroviário, residente nesta capital, à rua Augusto Stellfeld, novecentos e trinta e quatro;

Alfredo Gaertner: natural deste Estado, com trinta e três anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à avenida Silva Jardim, seiscentos e dezesseis;

Claudemiro Batista: natural deste Estado, com trinta e um anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à avenida Silva Jardim, quinhentos e dezesseis.

Lee Balster: natural deste Estado, com quarenta e três anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, à rua Quinze de Novembro, dezoito (segundo andar);

Waldemar Reikdal: natural deste Estado, com quarenta e quatro anos, casado, mecânico, residente nesta capital, à avenida Republica Argentina, mil cento e trinta e três;

Euzébio José Martins: natural deste Estado, com sessenta e cinco anos, casado, residente em Ponta Grossa, neste Estado, à rua Benjamim Constant, trinta e sete;

Manoel Militão da Silva: natural da Bahia, com quarenta e sete anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, no prolongamento da rua Lamenha Lins (Vila Parolins);

Jorge Herlain: natural da Rússia (Sibéria), com trinta anos, casado, ferroviário, residente nesta capital, no Bigorriho.

Do que disseram as doze testemunhas ouvidas neste inquérito, a de irrefutável documentação nela exibida, ergue-se a prova do golpe em preparo, à sombra de pretensas reivindicações proletárias e á custa de mentiras e instigações, pelas pessoas acima arroladas, afim de ser fornecido à rebelião comunista um dos

²⁴⁹ Dossiê DOPS, “Pasta José Hernandez Cabezon”, n.2108, top. 395, pp.08-38, DEAP.

auxílios decisivos para a sua manifestação no sul. A obra a realizar era de excepcional valia para a nefanda investida à mão armada, que deveria submergir em sangue e desatinos a organização social e política do país. Constituiu a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina a ligação indispensável e expedita do poder central com as regiões meridionais do país. É o caminho aberto a providência céleres. Daí a necessidade de obstruí-lo pela greve e pela confusão, pondo-o, após a serviço da masorca rubra.

E, como preparadores da tarefa, ressaltam os nomes já arrolados porque:

1 – A prova testemunhal, resultante das averiguações policiais feitas aos próprios ferroviários ou a pessoas a eles chegados, trouxe à luz, nomes e fatos, de cujo conjunto, ao final, após o confronto com os demais fatores de esclarecimento e de prova, que também adiante serão expostos, ficou evidenciado não serem outros os urdidores do golpe em apreço, a não ser os que o presente inquérito aponta.

DEPOIMENTOS:

- A 22 de novembro, antes, portanto, de irromperem as intencionas já aludidas, referiu Carlos Alberto Veiga Christoffel: “Que como funcionário da Chefia do Tráfego da Linha Paraná, tem podido observar, há muito tempo, as confabulações e pregações de funcionários ferroviários, contra a Administrações da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a instigação à indisciplina que esses mesmos ferroviários fazem junto aos demais colegas de todos os departamentos da Rede, mas principalmente entre os operários do Tráfego, da Locomoção e das Oficinas; que são elementos essenciais nesse grupo de insufladores: José Hernandez Cabezon, Edmundo Garret de Oliveira, Willyvinegre Bretas, Yedo de Faria Pinto, Roque Irapuan, Lee Balster, Claudemiro Batista, Manoel Militão da Silva e José Rangel; que pode afirmar de ciência própria e por ser público e notório, que esses elementos andavam em confabulações com outros empregados ferroviários, com o intuito de paralisar o tráfego da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, que sabe mais, de ciência própria e por ser público e notório, que José Hernandez Cabezon, Edmundo Garret de Oliveira, Lee Balster, Claudemiro Batista, Willyvinegre Bretas, Yedo de Faria Pinto e Roque Irapuan são adeptos de idéias extremistas, tanto assim que são membros de proeminência no seio da Aliança Nacional Libertadora; que, além desses funcionários da Rede, pessoas a ela estranhos tem tentado levar o mesmo pessoal à greve, sendo que se destacam, dentre esses, João Cabral Filho, Doutor Zenha de Mesquita e Doutor Becker, este última da Faculdade de Engenharia, que o primeiro e o segundo são ex-funcionários, sendo que João Cabral Filho, já foi um dos chefes da greve dos ferroviários, em mil novecentos e trinta e quatro, tendo sido demitido pelo seu exaltado e ameaçador modo de proceder, mantendo, porém daquela época, constante ligação com o grupo de ferroviários acima referido, professando também, com aqueles, idéias extremistas e pertencendo, como eles, à Aliança Nacional Libertadora; que o Doutor Raul Mesquita, procura se informar, sempre, a respeito de assuntos da Estrada, por intermédio daqueles funcionários e de outros dos diversos departamentos, podendo ser apontado, dentre estes, Lugdero Pinto, que era agente da estação de Joinville, por ocasião da greve de trinta e quatro e instigou, naquela ocasião, os ferroviários à indisciplina, pagando-lhes cerveja na plataforma da Estação, em regozijo pela greve, tendo sido, por esse motivo, transferido para a Contadoria, nesta capital, que o grupo referido vive sempre em confabulações e, conforme é notório na Estrada, sempre que surge oportunidade, incute no espírito dos ferroviários a indisciplina, e dá demonstrações hostis, à administração, que há um mês mais ou menos, por ocasião de um desastre na linha Curitiba-Ponta Grossa, o chefe de trem de cargas Willyvinegre Bretas, aconselhou o pessoal da turma da Via Permanente, a que estavam afetos os respectivos reparos, que não trabalhassem, e de tal forma influenciou no espírito do pessoal, que o engenheiro-residente Oswaldo do Amaral, se viu em dificuldades para conseguir organizar o serviço; que, por ocasião de uma viagem do depoente, na Estação de Porto União, na sala do agente o declarante ouviu Willyvinegre Bretas, após comentar o seu retorno do posto de fiscal de trem em comissão, para o chefe de trem, seu lugar efetivo, dizer que o senhor Alexandre Gutierrez, estava na mira de seu revolver, fato esse que foi ouvido também pelo agente Alcides Picanço; que Willi Gerbert, contra-mestre das oficinas da Estrada, sendo vizinho de José Hernandez Cabezon, tem referido ao depoente que constantemente se reúnem na casa de Cabezon, os elementos insubordinados já citados; que esses elementos não fazem segredo da sua ojeriza pela Administração da Estrada e, como já disse o declarante, é notório que procuram paralisar os serviços do tráfego, que, como uma das atividades práticas da paralisação dos serviços da rede, por parte destes elementos, o depoente sabe da greve havida em outubro do ano próximo passado, sendo que consta ao depoente que ultimamente vêm eles se reunindo constantemente, podendo Willy Gerbert, referir mais detalhes sobre essas reuniões, por ser vizinho fronteiro da casa de José Hernandez Cabezon que os elementos já referidos aludem também, de modo desairoso, ao Governo do Estado, isso certamente por não haverem conseguido do Governo o apoio que diariamente iam pleitear em Palácio; que, em agosto passado, viajando o declarante pela Linha São Francisco, encontrou João Cabral Filho na Estação de Mafra, e, como estranhasse andar o mesmo naquela zona, pois não é mais funcionário, indagou, já nesta capital, do ferroviário Altino

Borba, o que andaria Cabral fazendo naquela linha, tendo Borba respondido não saber; que, alguns dias após, achando-se o depoente na plataforma da Estação desta capital, foi abordado por Cabral, o qual se mostrou sabedor da indagação que o depoente fizera a Borba, e disse que, dentro em pouco, ele Cabral se colocaria por si próprio na Estrada, e que, em breve, o depoente iria saber como se resolveria tudo aquilo; que sabe e é notório entre os ferroviários, ter o grupo constituído por Cabezon e os demais já citados, intuitos de provocar uma confusão geral na Rede, paralisando-lhe os serviços e entregando a sua direção a elementos estranhos, dentre os quais pode citar o Doutor Raul de Mesquita, pois falam, os componentes daquele grupo, constantemente, no retorno daqueles ex-chefe ferroviário, e é notório também a interferência do Doutor Becker, na vida da Rede, com o objetivo de conseguir dados afim de promoverem campanhas contra a atual Administração, como já se deu, ultimamente, com a campanha levada a efeito na Câmara Federal, pelo deputado Plínio Tourinho, o qual exibiu dados que somente poderiam ter sido fornecidos a ele por elementos que trabalham na Rede.”

- Nahum Prado, a 30 do mesmo mês, assim falou: “Que, efetivamente, vários ferroviários pertencentes à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, trabalhavam no sentido de promoverem a greve geral dos empregados da Rede; que, dias antes de irromper o último movimento de caráter extremista no norte do país, o depoente soube pelo seu primo Abdon Prado Lima, então empregado da Rede, que Euzébio Martins, Yedo de Faria Pinto, João Cabral Filho, Waldemar Reikdal, Edmundo Garret de Oliveira, Alfredo Gaertner, Décio Rinaldi, eram os promotores da greve geral que deveria irromper e já referida; que o depoente ainda ouviu falar que Willyvinegre Bretas tinha qualquer ligação com as pessoas acima referidas, para o mesmo fim; que o depoente soube, pelo seu primo Abdon, que João Cabral Filho e Yedo de Faria Pinto e Euzébio Martins, eram as pessoas que, clandestinamente, distribuía pela cidade e por toda a Rede, boletins subversivos; que o depoente sabe que essa greve que deveria irromper na Rede, devia se estender por toda ela; que o depoente sabe que os referidos promotores alegavam, como pretexto, para terem o apoio de todos os empregados da Rede, o aumento de vencimentos”.

- Naquela mesma data, Carlos Dondeo, revelou: “Que, há dias, recebeu dois telefonemas anônimos, com intervalo de meia hora, mais ou menos, comunicando-lhe que nas oficinas da Estrada estavam confeccionando as guilhotinas que seriam armadas em praça pública, e com que seriam cortadas as cabeças dos chefes, na revolução que estava sendo preparada; que nos referidos telefonemas, eram feitas, também, alusões a um próximo ajuste de contas com a burguesia, a qual seria posta por terra; que, no intervalo dos telefonemas, o depoente procurou constatar na própria Estação, si se falava ou preparava qualquer movimento subversivo na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, sendo que descendo até a plataforma, deparou ali com movimento desusado, pois não era hora dos trens; que estavam formados na plataforma diversos grupos de ferroviários, que comentavam a suspensão imposta pela Superintendência aos ferroviários Yedo de Faria Pinto e Willyvinegre Bretas, que, num desses grupos, se achavam esses dois ferroviários, os quais haviam sido informados daquela suspensão, por uma carta recebida momentos antes, sendo que as suspensões referidas foram motivadas, segundo dizia a carta, por andarem ambos aqueles ferroviários pregando a indisciplina entre os seus colegas e fazendo alusões desairosas à Administração; que, no momento em que Yedo Pinto se referia, exasperado, à sua suspensão, o depoente se chegou a ele e fez lhe ver que não agravasse mais a sua situação, pois prometera, momentos antes, na Chefia do Tráfego, acatar a decisão da Superintendência; que, dirigindo-se ao depoente, Yedo, retrucou que se tratava de um caso político e que a Superintendência havia levado para o terreno do serviço, sendo que se ele era comunista, o caso era de polícia e não da Administração da Estrada; que, logo em seguida, o depoente se afastou do local, e, alguns metros adiante, deparou com outro grupo de ferroviários, achando-se dentre estes o ex-agente da Estação de Joinville, Ludgero Pinto, o qual dizia que Yedo Pinto, estava fazendo aquela queixa inutilmente, pois, dentro de poucos dias, o Doutor Raul de Mesquita, reassumiria a Superintendência da Rede, deixando tudo sem efeito; que esse grupo formado por vários ferroviários cujos nomes o depoente não se recorda, sendo que, nesse dia, notavam-se aglomerações na plataforma e em toda a esplanada da Estação; que, perguntado a respeito de elementos ferroviários, que tenham insuflado insubordinação, respondeu que poderia citar Willyvinegre Bretas, o qual, por ocasião de um tombamento de trem, na linha Curitiba-Ponta Grossa, foi aconselhar os turmeiros e operários de tração, que não trabalhassem, o que causou grande transtorno ao engenheiro Amaral, para normalizar o serviço; que pode afirmar, de ciência própria e por ser público e notório, que não somente Willyvinegre Bretas, como também José Hernandez Cabezon, Edmundo Garret de Oliveira, Alfredo Petraski, Roque Irapuan, Yedo de Faria Pinto, Décio Rinaldi, Alfredo Gaertner e o ex-ferroviário João Cabral Filho, são elementos que têm sempre pregado indisciplina nos vários departamentos da Estrada, sendo que têm insinuado outros ferroviários a praticar atos que depois resultam em prejuízo para os instigados; que, dentre esses atos, pode citar o movimento grevista de outubro do ano próximo passado, e, posteriormente, a organização de um núcleo ferroviário da Aliança Nacional Libertadora; que é público e

notório nos Círculos Ferroviários, que o grupo acima referido, composto de Willyvinegre Bretas e outros, mantinha estreitas relações com o Capitão Agostinho Pereira Alves Filho e outros elementos estranhos à classe ferroviária, de cujos nomes o depoente não se recorda, sendo que os referidos ferroviários tinham como certa a volta do Doutor Raul de Mesquita, para a Superintendência da Rede e faziam alusões a modificações no próprio Governo do Estado”.

- Disse Guilherme Gerbert: “Que, residindo em frente a casa de José Hernandez Cabezon, pode observar, há tempos, após a greve de outubro do ano próximo passado, que nessa casa se reuniam sempre funcionários ferroviários, dentre os quais se recorda ter visto Yedo de Faria Pinto e Edmundo Garret de Oliveira, sendo que via freqüentar, sempre, a casa de Cabezon, também o ex-funcionário João Cabral Filho; que ignora quais os assuntos de que tratavam essas pessoas, que desconhece o nome de outros ferroviários que façam parte do grupo de Cabezon; que, dentro os elementos ferroviários atualmente suspensos do serviço, existe o de nome Jorge Herlain, que trabalhava como ferreiro das oficinas e que pregava a indisciplina entre os empregados, aconselhando-os prestassem obediência a quem quer que fosse, ali dentro das oficinas, pois não existia chefe; que, certa ocasião, ao chamar, o depoente, à ordem, um operário, este lhe respondeu com grosseria, da forma que era aconselhado; que Herlain pode ser considerado um dos elementos maléficis da Estrada e está suspenso, há uns quatro meses, por haver pregado indisciplina; que, por diversas vezes, o depoente constatou, na seção em que trabalha, o aparecimento, pela manhã, ao iniciarem o serviço, de grande quantidade de boletins instigando os operários contra a administração da Estrada, e a não trabalharem, sendo que não pode afirmar quem eram os distribuidores”.

- De Ludovico Brandalise, ouviu-se: “Que, trabalhando como mestre na seção de pinturas das oficinas da Estrada de Ferro, pode observar, sempre, que um grupo de ferroviários, em geral constituído por José Hernandez Cabezon, Edmundo Garret de Oliveira, Jorge Herlain e o ex-funcionário, digo, ferroviário João Cabral Filho, andava em confabulações, tanto que no quadro da Estação como na rua Quinze, sendo que o depoente nunca pode ouvir o que conversavam, pois, quando os componentes desse grupo viam se aproximarem ferroviários que eles sabiam serem estranhos as suas idéias, se dispersavam; que o depoente sabe de ciência própria e por ser público e notório, que os elementos a que acima se referiu, são contrários à Administração da Rede, pregando também a indisciplina entre os ferroviários; que, na rua Quinze de Novembro, por vezes o depoente viu fazendo parte do grupo referido, o ferroviário Lee Balster.”

- Oswaldo Camargo do Amaral detalhou o expressivo episódio havido com Willyvinegre Bretas, e citado, de passagem, por Christoffel: “Que, no dia nove do corrente, achava-se o depoente chefiando o serviço de desobstrução da linha férrea, no quilômetro cento e cinquenta e quinhentos metros, do trecho Curitiba-Ponta Grossa; que os operários empregados desse serviço, haviam trabalhado durante a noite anterior e continuavam em serviço ainda, sendo que, as dez horas da manhã daquele dia, parou nas proximidades daquele local, para o necessário baldeamento de passageiros e de bagagens, o trem misto que vinha de Ponta Grossa, chefiado por Willyvinegre Bretas; que, enquanto se fazia o serviço de baldeação, Bretas, dirigindo-se aos operários perguntou se haviam trabalhado durante toda a noite anterior e se iam trabalhar, ainda durante a noite daquele dia; respondido afirmativamente, Bretas disse aos operários que eram tolos de trabalharem desta forma, porque não recebiam o pagamento correspondente; que isto foi ouvido pelo depoente, que contestou ao senhor Bretas, dizendo-lhe que os operários recebiam o pagamento de acordo com a lei, isto é, oito horas, perfazendo um dia, das quatro às dezenove horas, e cinco horas perfazendo um dia, desta hora até as quatro da manhã; que, Bretas, não querendo crer, declarando que a Locomoção assim não procedia, o depoente chamou o feitor Pedro Salomão, que passava no momento e disse-lhe que declarasse si os operários recebiam ou não os quintos noturnos, tendo o feitor declarado que sim”.

- Emílio Amódio depôs, também em data de 30 de novembro: “Que, como chefe da turma de carpintaria, das oficinas da Estrada de Ferro, tem podido constatar que no quadro da estação ultimamente, quase todos os dias se vinham reunindo grupos de ferroviários, sendo que se recorda faziam parte desses grupos, José Hernandez Cabezon, Willyvinegre Bretas, Edmundo Garret de Oliveira, Yedo de Faria Pinto, Alfredo Gaertner, Alfredo Petraski, Roque Irapuan, que é sabido entre o pessoal ferroviário que os elementos acima apontados e mais o ex-ferroviário João Cabral Filho, e o ferroviário atualmente suspenso Jorge Herlain, em geral vinham exercendo atividades no sentido de criar confusão no seio dos ferroviários, e sempre atacaram a Administração, tendo sido, já, os ditos elementos, os promotores da greve dos ferroviários em outubro de mil novecentos e trinta e quatro; que as conversações dos grupos a que o declarante se referiu eram suspeitos, pois, sempre que um chefe de serviço ou funcionário de confiança da Administração da Estrada, deles se aproximava, eles se afastavam ou mudavam de conversa; que, até antes do último movimento subversivo comunista, deflagrado no norte do país e no Rio de Janeiro, vinha sendo freqüente a distribuição de boletins subversivos entre os ferroviários, contra a Administração e os chefes dos serviços, boletins por vezes até comunistas, sendo feita esta distribuição de modo secreto, não tendo o depoente podido até hoje, suspender quem os distribuem, que com referência a Jorge Herlain, ferreiro das oficinas e

atualmente suspenso, tem a acrescentar que era dos elementos mais suspeitos, na distribuição de boletins subversivos e na pregação de indisciplina, sendo que, apesar de suspenso, Herlain foi visto pelo depoente conversando com outros operários ferroviários”.

- Januário Santos revela, a respeito de Dario Prinz: “Que reside nas proximidades da casa da família de Dario Prinz e sabe que, há tempos, numa festa de batizado ou aniversário, aquele, num discurso, disse que o seu filho, que é um garoto de uns três anos de idade, ainda seria, um dia, general comunista; que sabe ser Dario Prinz simpatizante dessas idéias, sendo isto também notório entre o pessoal ferroviário; sabe que Dario Prinz realizava reuniões em sua casa, não sabendo, porém, quais os elementos que freqüentavam essas reuniões, pois o depoente não costuma ir à casa de Dario Prinz; que sabe serem essas reuniões um tanto suspeitas.”

- Assim se expressou José Cit: “Que, como representante comercial, tem necessidade de estar sempre em contato com os elementos dirigentes da Estrada de Ferro, pois fornece a esta diversos materiais de seu consumo; que, por essa razão são assíduos os seus comparecimentos aos diversos departamentos da Estrada, e, por isso, tem podido testemunhar os constantes boatos de greve, paralisação dos serviços da Estrada, não podendo, porém, discriminar os nomes dos componentes desses grupos, por não os conhecer; que, ultimamente, tem podido observar que nos meios ferroviários, isto é, elementos notoriamente contrários à Administração da Rede, se fazia mais forte tensão de ânimos, como prenúncios de fatos graves; que, há dias, se achava na plataforma da estação e notou diversos grupos de ferroviários, em comentários daquela ordem, sendo que presenciou uma discussão entre Yedo Pinto e Carlos Dondeo, em virtude de uma ordem da Superintendência, a qual mandava suspender aquele empregado; que, nesse momento, Yedo se mostrava exaltado, ameaçando tirar uma desforra de tudo aquilo que lhe estava acontecendo, na pessoa do Senhor Superintendente da Rede; que, dali se afastando em companhia do Senhor Dondeo, ouviu o depoente, de um grupo pastado no fim da plataforma, comentando a suspensão referida, a seguinte expressão, “essa situação não tem importância, porque o Doutor Mesquita vem tomar conta disto e tudo ficará como dantes”; que atribui, em grande parte, as ameaças de greve, paralisação dos serviços etc., a elementos estranhos à Rede, movidos por despeitos, invejas, etc., tendo-se em vista a última campanha do Instituto de Engenharia, visando a pessoa do Superintendente da Rede, procurando diminuí-lo no Ministério a que está subordinado, e dentro da própria Câmara dos Deputados”.

- Os depoimentos das três outras testemunhas, colhidos também a 30 de novembro, mostram haver sido alastrado, de fato, entre o pessoal ferroviário, o rastilho de uma greve para os dias finais daquele mês.

Vejamos:

Conta-nos Levy Nascimento, revisor no quadro da Estação desta capital: “Que, estando de serviço na noite de vinte e oito próximo passado, mais ou menos às vinte e três horas, no quadro da Estação, lhe foi dito pelo manobreiro Gabriel Matoso ou Pedrozo, que um grupo de ferroviários havia passado pelo quilometro cento e oito, nas proximidades do Cajurú, avisando aos outros ferroviários que ali se encontravam, que no dia seguinte, as quatorze horas, estouraria uma greve, e que eles deviam aderir á mesma, abandonando o serviço naquela hora; que se achava junto com o depoente o seu colega, também revisor, Fidêncio Costa, o qual também ouviu o que Gabriel dizia; que, tendo o depoente perguntado a Gabriel, de que ferroviários era composto o grupo referido, Gabriel riu-se, nada respondeu, e se retirou; que, perguntado se desconfia de algum ferroviário como componente do grupo referido, responde que não desconfia de ninguém.”

- Gabriel Matoso, chamado a se explicar, esclarece: “Que, de fato, na noite de vinte e oito do corrente, o depoente referiu a Levy Nascimento, ter ouvido, momentos antes, no quilometro cento e oito, quando trabalhava em manobras, dois ferroviários, que se achavam na beira da linha, dizer que no dia seguinte, às quatorze horas, ia ser iniciada a greve dos ferroviários; que, como fosse noite, o depoente não viu quem assim falava, mesmo porque se achava em serviço e vinha com os carros para o quadro da estação; que estava junto com Levy Nascimento, o revisor Fidêncio Costa, no quadro da Estação, quando, na mesma noite, o depoente se dirigiu a ambos, indagando se era verdade que ia haver greve, e contou o que ouvira momentos antes; que, ao ouvir o depoente essa indagação, Levy Nascimento lhe disse que não se metesse em greve, tendo o depoente respondido que somente estava indagando; que, perguntado se desconfia de alguém como elemento instigador de greve na Estrada de Ferro, responde que não”.

E o revisor Fidêncio Faustino da Costa confirma: “Que, na noite de vinte e oito do corrente o depoente se achava de serviço no quadro da Estação, em companhia de Levy Nascimento, quando, por volta das vinte e três horas, o manobreiro Gabriel Matoso, que vinha com alguns carros, em manobras no quilometro cento e oito, indagou do depoente e de Levy se era verdade que ia haver greve no dia seguinte à duas horas, pois ouvira dois sujeitos, que não reconheceu por estar escuro, comentando isso, o depoente e Levy, disseram que de nada sabiam e que não se meteriam em greve alguma, sendo que Levy aconselhou Matoso que também não se metesse, tendo este dito que somente estava indagando o que havia, que Matoso

não deu demonstrações de ser favorável a greve; que, perguntado se desconfia de qualquer pessoa, entre os ferroviários, como tendo instigado a greve, responde que não desconfia de ninguém.”

- Ao falar sobre a inclusão do seu nome no grupo de pessoas cuja atividades deram motivo a este inquérito, o ferroviário José Rangel, que apresenta, documento comprobatório de pertencer à Ação Integralista Brasileira, assim se manifesta: “Que sabe e é notório entre os ferroviários, serem José Hernandez Cabezon, Edmundo Garret de Oliveira, Lee Balster, Claudemiro Batista, Yedo Pinto, Willyvinegre Bretas, Manoel Militão da Silva, Décio Rinaldi, João Cabral Filho e Dario Prinz, elementos que se dizem abertamente simpáticos às idéias da Aliança Nacional Libertadora e que andam propalando idéias de indisciplina e contrárias à Administração da Estrada; que o último dos citados, Dario Prinz, chefia reuniões de elementos suspeitos, no local Capão da Imbuia, na Zona do Cajurú, isso segundo relatou ao declarante o camareiro Januário de tal.”

- Através das declarações de José Hernandez Cabezon, Willyvinegre Bretas, Décio Rinaldi, Yedo de Faria Pinto, Edmundo Garret de Oliveira, João Cabral Filho, Dario Prinz, Eurípedes Roque Irapuan, Alfredo Petraski, Alfredo Gaertner, Claudemiro Batista e Lee Balster, constata-se, a despeito das naturais negativas e evasivas, a filiação de todos à Aliança Nacional Libertadora, conforme as suas próprias confissões, tendo Décio Rinaldi presidido o núcleo aliancista dos ferroviários, e salta aos olhos estarmos tratando de um grupo de extremistas e rebeldes, pronto para qualquer ação subversiva, e tomados, na sua quase generalidade por um profundo sentimento de insubordinação e ódio à Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Vanguardistas, todos, da greve de outubro de 1934, as suas atividades junto ao pessoal daquela Rede foram, já naquele tempo, de tal modo prejudicial à ordem e à disciplina, que a Administração da mesma teve que suspender a maioria deles, por vários meses, e demitir João Cabral Filho, cumprindo frizar (sic) que o Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná, centro das decisões dos grevistas, era então presidido por Edmundo Garret de Oliveira.”

De todos os elementos arrolados, com exceção de Jorge Herlain, que se acha foragido, figuram nestes autos os respectivos boletins do Instituto de Identificação do Paraná, sendo de notar que o de Willyvinegre Bretas registra os seguintes antecedentes: 20/10/18 – embriaguez e desordem; 30/04/23 – desordem; 25/06/26 – averiguações de crime; 29/04/35 – indiciado em inquérito por ferimentos leves.

- Realizando, esta Delegacia, no mês p. p., uma diligência na sede do Sindicato aludido, colheu ali comprovantes irretorquíveis, das diretrizes comunistas ultimamente dadas aquela organização. A Comissão Executiva – tal era o nome de seu órgão orientador – que esteve em exercício de janeiro de 1935 até o mês p. p., era presidido por José Hernandez Cabezon, figurando, ainda, dos indiciados neste inquérito Lee Balster, como Secretário Geral, Claudemiro Batista, como Primeiro Secretário e Edmundo Garret de Oliveira, como Primeiro Tesoureiro. Em maio daquele ano, fundou-se a biblioteca do Sindicato. Quais os livros a adquirir? O que favorecessem, mui naturalmente, o objetivo das pessoas que estavam à frente daquela casa de proletários. Cumpria envenenar a alma simples do mourejador brasileiro, com as teorias importadas de Moscou! Assim, quando a polícia lá bateu, dentre as oitenta e uma obras que formavam a biblioteca incipiente, raras as que não eram de propaganda comunista.

Encontrou, também, esta Delegacia, naquela sede, quantidade avultada de boletins impressos contendo uma proclamação da Confederação Sindical Unitária do Brasil, do Rio de Janeiro, dirigida aos “Companheiros Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina”, datada de 11 de junho do ano p. p., e assinada pelo Primeiro Secretário daquela Federação, Iguatemy Ramos. Bastaria o teor da proclamação, para revelar o caráter extremista da referida entidade. Foram incluídas, porém, nestes autos, mais documentações sobre a natureza dessa Confederação, os seus objetivos, a sua palavra de ordem:

A fls. 50, está apenso um exemplar do nº 66, de 11/07/35, do jornal reconhecidamente comunista “A manhã”, do Rio, no qual se encontra, em grande destaque, a seguinte proclamação, com o título: “Em defesa dos Sindicatos e da Aliança Nacional Libertadora”, e sub-título: “A palavra de ordem da Confederação Sindical Unitária do Brasil e de todos os trabalhadores do país”:

“Trabalhadores! – o momento é grave, e exige, de todos os trabalhadores, unidade de ação.

Enquanto o proletariado em um ambiente de terror irrespirável clama por melhorias de condições de vida, exige o cumprimento das leis sociais, quer conquistar o salário mínimo, deseja Pão, Terra e Liberdade, os reacionários agonizantes procuram articular as suas forças, visando desferir um golpe fascista sobre as organizações proletárias, violência que já se esboça abertamente através as últimas medidas governamentais.

O governo, sob a pressão dos magnatas imperialistas, manda invadir sindicatos, ameaça-os de fechamento e estende essa ameaça à sede central da Aliança Nacional Libertadora e a seus núcleos –

forte organização de frente única de massas que luta, de fato, contra a reação, o imperialismo e o fascismo.

A tão inomináveis violências, deve o proletariado responder com a sua melhor arma de luta – a greve geral.

Essa é a palavra de ordem da Confederação Sindical Unitária do Brasil e de todos os trabalhadores.

Trabalhadores! À luta, em defesa dos nossos sindicatos! À luta em defesa da Aliança Nacional Libertadora! – O Diretório”.

Expressiva, não há dúvidas, a ligação da Comissão Executiva dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná, com a Confederação Sindical Unitária do Brasil! E mais expressiva ela se mostrará ainda, quando se atentar que, ao contrário do que se queria fazer crer, aquela primeira proclamação, dirigida aos ferroviários paranaenses como remetida, já impressa, do Rio de Janeiro (pois vinha datada dali) foi mandada imprimir nesta capital pela própria Comissão Executiva daquele Sindicato... É o que se pode constatar confrontando o papel e os tipos usados naquela proclamação e os dos boletins.

Do que eram as atividades instigadores da Confederação Sindical Unitária, no Rio, e de que o gênero de idéias e objetivos era a gente que a compunha, representava prova eloqüente a necessidade em que se sentiu, afinal, em agosto p.p., a polícia carioca, de varejar-lhe a sede, durante uma reunião de Assembléia Geral e fechá-la, efetuando numerosas prisões (exemplar d’ “A Manhã”, de 4/8/35).

=====

Boletins impressos e mimeografados, constantes destes autos, elucidam, de modo flagrante, as ligações de caráter comunista, entretidas pelo grupo dos indiciados neste inquérito.

Confronte-se o manifesto de fls. 64, datado de novembro de p.p., e subscrito pelo “Diretório da Aliança Nacional Libertadora do Paraná”, manifesto apreendido quando em distribuição por elementos de células comunistas, conforme se verá pela certidão do auto de prisão em flagrante (de fls. 55 a 65) e o boletim de fls. 66, em que se contém a linguagem costumaz (cic) de componentes do grupo aludido, contra a pessoa do Superintendente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, grupo, esse, que conforme se depreende deste inquérito, é o único em constante campanha pessoal contra aquele chefe ferroviário, confrontam-se esses dois impressos e se verificará terem ambos a mesma procedência, confeccionados, clandestinamente, na mesma época, em papel e tipos idênticos.

O boletim de fls. 52, em que a Comissão Executiva do Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná convocava todos os sindicalizados para uma Assembléia Geral Extraordinária, que se realizaria, como se realizou, a 6 de setembro p.p., “afim de tratar dos seguintes assuntos: Reivindicações dos ferroviários, pagamento dos vencimentos dos empregados que estiverem suspensos, readmissão dos que foram demitidos e dos que se acham suspensos por diversos motivos”, saiu, - é fácilimo verificar, - da mesma oficina onde foram impressos o já referido manifesto da Confederação Sindical Unitária do Brasil (fls.49) e o boletim de fls.53, contendo uma proclamação anônima, através de cujas expressões se constata os objetivos que eram levantar reivindicações absurdas, afim de criar casos e envenenar os espíritos, arando, assim, o terreno para a semente da subversão. É, esse boletim, um documento característico no gênero, e está assim concebido:

“Companheiros sindicalizados e não sindicalizados: A pedido de muitos associados, nosso Sindicato dos Ferroviários do Paraná, convoca uma grande assembléia, para tratar de nossas reivindicações inadiáveis. Todos devemos atender ao apelo do Sindicato. O Ministro da Viação passou por aqui voando. Atrapalhou os serviços. E para tapear, mandou dar-nos um abono de 100 contos por mês, abono provisório, que pode acabar a qualquer momento. Uma esmola para cada um de nós e só por pouco tempo. Faz nove anos que estamos esperando uma melhoria, desde 1926. Para isso é que a Rede está cobrando a taxa de 10%. Precisamos já de melhorias e não de tapeações. Precisamos ganhar.

- 1) – Aumento imediato em geral de salários e ordenados de 50%, para os que recebem até 7\$000 por dia, de 40%, de 7\$000 a 10\$000; de 30% de 10\$000 a 15\$000; de 20%, de 15\$000 a 20\$000 e de 10% para os que recebem de 600\$000 a 1:000\$000 por mês. Cumprimento da jornada de oito horas e pagamento do serviço extraordinário, com 50% de aumento.
- 2) Efetivação imediata dos provisórios com seis meses de serviço e readmissão imediata, com pagamento dos atrasados, de todos os Ferroviários demitidos e suspensos por defenderem os interesses da coletividade Ferroviária.
- 3) Limitação do tempo de aprendizagem a três anos, com promoção anual, respectivamente, de aprendiz a praticante, de praticante a ajudante, de ajudante a oficial, com aumento de salários a cada seis meses.

Para conquistar estas reivindicações só podemos cotar com a nossa própria união, com a nossa vontade de lutar até vencer.

Desde já devemos em todas as repartições da Rede, escolher os nossos Comitês de Frente Única. Na Assembléia do Sindicato, escolheremos um grande “Comitê de Frente Única Pró-Aumento imediato de Salários dos Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina”.

Todos à Assembléia de sexta-feira, dia 6 de setembro, às sete e meia da noite, na Sede do Sindicato, à rua Barão do Rio Branco, 116.

Companheiros, de pé! Pelos nossos direitos!
Ass. Ferroviários.”

A primeiro de novembro do p.p., subscrito por “Ferroviários Conscientes”, eram distribuídos, secretamente, nos departamentos da Rede, boletins como o de fls.54, mimeografado e concebidos à moda dos boletins comunistas, e em que os três itens discriminados das reivindicações que os ferroviários deveriam, à custa de tudo, pleitear, são iguais aos que da proclamação acima transcrita. O que esse boletim mimeografado diz, em outros pontos, é interessante saber, afim de se completar a identidade comunista dos seus atores. Dirigido “A todos os ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina”, assim começa:

“Companheiros! É enorme a justa revolta que reina em nosso meio contra o logro infame de que fomos vítimas, na questão do aumento de nossos salários e ordenados. Há quase 10 anos que nos prometeram o “Quadro de 1926” e nem a República Velha e nem a Nova cumpriram o “Quadro” não obstante a carestia da vida ter subido assustadoramente de então pra cá. Veio ultimamente o Ministro da Viação. Invés do esperado aumento, temos o escárnio inominável que todos conhece.

Ainda em 1926 foi criada uma taxa de 10%, para atender o nosso aumento. Passaram tantos anos e, agora, desafiam a miséria de nossos lares com a miserável esmola de abono de 100 contos por mês. E isto a título provisório.

Bem que prevenimos os companheiros que nada tínhamos a esperar da ‘boa vontade’ dos governos, que estão a serviço dos imperialistas e magnatas nacionais, à quem entregam todos os anos milhões de contos, arrancados da nossa miséria de todo o povo trabalhador do Brasil. Dissemos que os ferroviários só podiam contar consigo mesmo, com a força de sua união, e de sua disposição de lutar e vencer. Agora companheiros estão vendo que não tinham razão aqueles que diziam que precisamos dos homens do governo. Foi eleito na assembléia de 6 de setembro nosso Comitê de Frente Única; o entusiasmo na assembléia mostrou que os companheiros estavam decididos à greve.

Mas o Comitê de Frente Única nada fez para agitar e arregimentar a coletividade. Todos os ferroviários sabem quais os principais responsáveis por isso.

Agora, em vez de aumento veio uma esmola; agora quando a administração trata de piorar mais ainda as condições de trabalho, como no caso dos companheiros da Revisão, do Trafego e da Mecânica, agora, é mais do que tempo para fazermos a Frente Única de todos os ferroviários sem distinção, e marcharmos rapidamente e com decisão para a greve em defesa de nossos direitos.”

E depois de dar os itens acima referidos, assim concluem:

“Convoquemos, imediatamente grandes assembléias de Frente Única em Curitiba, Ponta Grossa e Mafra. Aprovamos as reivindicações pelas quais vamos lutar e elejamos companheiros firmes nas comissões que deverão dirigir-nos para a vitória. Estejamos vigilantes, embora oferecendo a todos os companheiros que sinceramente se enganaram no passado, uma nova oportunidade para demonstrarem na prática, que estão com as lutas e pelos interesses de nossa explorada e oprimida coletividade.

Ferroviários, de pé!

Não pedimos esmolas, pois pertencem ao povo os milhões de contos que o governo dá aos imperialistas estrangeiros e magnatas nacionais!

Em Frente Única e com decisão, marchemos para a luta e conquista de nossos direitos!”

=====

Esclarecem, as declarações de Raul Zenha de Mesquita e Arnaldo Izodoro Beckert, as razões de haverem os seus nomes sido envolvidos no presente inquérito. Depreende-se, no considerar os fatos, que havia delimitações, por certo invisíveis a muitos, entre o pleitear a aplicação de uma lei e os objetivos, caracteristicamente extremista, de greve e de subversão da ordem.

Explica Raul Zenha de Mesquita: “Que, atendendo-se ao fato de ser o declarante funcionário efetivo da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, conforme recentemente reconheceu e deliberou, em última instância, o Conselho Nacional do Trabalho, nada mais humano, justo e razoável do que ele declarante se interessar, como de fato se interessa, por todos os assuntos ligados à Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, para cujos serviços ainda não voltou por ato arbitrário da atual Administração da mesma; que a afirmativa atribuída a Ludgero Pinto, por Carlos Dondeo e José Cit, em seus depoimentos, e segundo a qual afirmativa o declarante em breve assumiria a Superintendência da Rede, foi por certo feita pelo fato de ser conhecimento de Ludgero Pinto, como é de quase todo ferroviário do Paraná, a decisão do Conselho Nacional do Trabalho, que reintegra o declarante no cargo de Ajudante da Inspetoria Geral da Rede, cargo este superior hierarquicamente ao cargo efetivo do funcionário que atualmente exerce as funções de Superintendente, independentemente de qualquer nomeação e simplesmente na ausência de um engenheiro regularmente nomeado para o cargo em questão; que será absurdo querer atribuir ao declarante qualquer intenção de subversão de ordem na Estrada ou de paralisação dos seus serviços, dado o absoluto isolamento do declarante, de qualquer grupo de funcionários subalternos, e as condições especiais em que a já referida decisão favorável do Conselho Nacional do Trabalho, o colocou.”

Por sua vez, Arnaldo Beckert, expõe: “Que nunca procurou e nem teve qualquer entendimento com funcionários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina com referência a greve ou sobre qualquer outro assunto; que, quanto ao depoimento de José Cit, fazendo referência ao Instituto de Engenharia, declara que, efetivamente, não só o Instituto de Engenharia, como também a Faculdade de Engenharia do Paraná e o Conselho de Engenharia da Sétima Região, têm se empenhado para que fosse colocado na Superintendência da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina um engenheiro diplomado, visto não o ser o que atualmente exerce esse cargo, embora não haja sido nomeado para o mesmo e isto nos precisos termos do decreto federal número vinte e três mil quinhentos e sessenta e nove, de onze de dezembro de mil novecentos e trinta e três que a ação das instituições acima tem se limitado a representações dirigidas ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República e ao Senhor Ministro da Viação; que o declarante subscreveu alguma dessas representações, quer como presidente do Instituto de Engenharia, em mil novecentos e trinta e quatro, quer como Diretor da Faculdade de Engenharia do Paraná; que essa campanha não visa a pessoa que atualmente ocupa o cargo de Superintendente, e é feita unicamente para salvaguardar os interesses e direitos que assistem à classe dos engenheiros, plenamente assegurados pelo decreto acima citado e que estão sendo burlados com a manutenção do atual Superintendente; que, quanto às referências sobre ideologias extremistas, acha o declarante que o nosso meio e educação não se coadunam com as mesmas, que não terão assim nenhuma probabilidade de vingarem em nosso país, que deverá continuar sempre com o regime liberal democrático; assim pensando, jamais cogitou de se filiar a qualquer partido extremista”.

Ludgero Pinto, por sua vez, esclarece: “Que não poderia prestar informações de valor ao Doutor Mesquita, visto trabalhar numa seção de Contadoria na qual nada pode servir para aquele fim; que, quanto a qualquer plano para o movimento subversivo, de nada soube, e si suspeitasse de qualquer coisa nesse sentido, seria o primeiro a denunciar, dado as suas qualidades de Suplente de Polícia, desta Delegacia Auxiliar.”

=====

Nas declarações de Waldemar Reikdal, está confessada a sua ligação com os ferroviários arrolados no início deste relatório, sendo que, entre subterfúgios, confessa, ainda, o declarante, ser a sede da Federação Operária do Paraná o local dessas relações, pois o Sindicato dos Operários e Empregados Ferroviários do Paraná mantém ali representantes, que se revezam sempre. Faz, Reikdal, uma revelação e, em seguida, uma hábil conjectura, que merecem ser destacadas: “Que, por ocasião do movimento grevista ferroviário, de outubro de mil novecentos e trinta e quatro, e mesmo antes desse movimento, o declarante mantinha relações referentes à organização da greve, com os elementos citados no depoimento de Nahum Prado, por isso supõe que si estivessem eles cogitando, ultimamente, de um novo movimento grevista tê-lo-iam feito ciente desse movimento.”

E, em continuação, vai revelando, cuidadoso, sem esquecer evasivas: “Que atualmente exerce o cargo de vice-presidente da Federação Operária do Paraná e figurou na Assembléia Nacional Constituinte como representante classista, por parte dos empregados, eleito pela assembléia dos delegados eleitores reunidos no Rio de Janeiro, na qual figurava como enviado do Paraná, por intermédio do Sindicato dos Metalúrgicos, que ao retornar ao Paraná, assistiu, pela primeira vez, uma reunião da Aliança Nacional Libertadora, pois, no Rio, não tivera relação nenhuma com elementos desse partido político, restringindo-se, na Assembléia, a debater assuntos econômicos e proletários; a reunião que assistiu aqui, da Aliança Nacional Libertadora, foi a havida antes de cinco de julho deste ano, no Teatro Guairá, tendo o declarante figurado no palco, na mesa diretora, e feito um discurso sobre assuntos econômicos”.

É oportuno, após as referências de Reikdal à Federação Operária do Paraná, por à mostra os caminhos que a mesma vinha trilhando. Em fins de novembro p.p., lançou, essa agremiação, extenso manifesto de mal disfarçado conteúdo extremista, dizendo que resolvera apoiar a “Frente Popular pela Liberdade e Contra as Guerras Imperialistas”, e concitando “todas as organizações operárias, sindicais ou beneficentes, a cerrar fileiras em torno do movimento popular.”

Tal manifesto foi remetido para o Rio, afim de ser publicado, como o foi, a 26 daquele mês n’ “A Manhã”. Dirigido a trabalhadores e instituições do Paraná e aqui já publicado no “Diário da Tarde”, era indispensável que se o remetesse também para o grande órgão comunista... Compreensível expressão de apoio a campanhas vermelhas! E, em nota final, depois do manifesto, era frizado (cic): “A Federação Operária do Paraná congrega 6.000 operários paranaenses”.

=====

Fugiu, Jorge Herlain, ao saber descoberto os planos do grupo a que pertencia. Suspenso, desde há tempos, das suas funções nas oficinas da Estrada de Ferro, por exercer ali atividades subversivas, continuou a comparecer no quadro da Estação, para confabulações, desaparecendo desta capital assim que, em fins de novembro p.p., os seus companheiros começaram a sentir a influência das averiguações policiais em torno dos fatos que originaram este inquérito. Por aquele motivo, não foi possível ouvi-lo, pois continua em lugar incerto e não sabido, sendo que, ultimamente, chegou a ser demitido da Estrada, por abandono de serviço.

Euzébio José Martins, cuja prisão preventiva já foi decretada, há dias, pelo M. M. Dr. Juiz Federal na Seção deste Estado, por haverem ficado provadas, em outro inquérito, as suas atividades extremistas entre o pessoal ferroviário, prestando declarações, não articulou, em sua defesa, a não ser as mesmas evasivas já usadas quando respondeu aquele inquérito.

Manoel Militão da Silva, ao vir se explicar sobre a sua inclusão, por testemunhas, no grupo, defendeu-se fragilmente, não conseguindo desfazer aquela prova da sua cooperação na tarefa de semear a indisciplina e o ânimo subversivo, entre os seus companheiros de serviço.

=====

Fechadas, em meados de julho do ano p.p., por determinação do Governo Federal, as sedes da Aliança Nacional Libertadora, começou esta agremiação a agir ocultamente e os seus manifestos passaram a ser distribuídos alta noite, em grande quantidade, juntamente com o jornal “A Classe Operária”, órgão oficial do Partido Comunista do Brasil, e boletins da seção desse Partido, neste Estado, contendo, como eles, franco incitamento à violência para a subversão da ordem social. Eram espalhados, todos esses veículos de propaganda, por elementos das células comunistas, sendo que, enquanto em boletins comunistas, datadas de novembro de p.p., e subscritos pelo “C.R. do S. V. I.” (Seção Brasileira- Região do Paraná), era instigado o povo a exigir a reabertura da Aliança Nacional Libertadora, nos manifestos desta, subscritos pelo “Diretório da Aliança Nacional Libertadora do Paraná” e portadores daquela mesma data, deparava-se a confissão:

“Continuamos fiéis ao programa nacional-libertador, de luta contra o imperialismo, contra o latifúndio, por uma melhoria radical nas condições de vida e de trabalho das massas laboriosas, pelas mais amplas liberdades democráticas, pugnando pela instauração do governo popular-nacional-revolucionário com Luiz Carlos Prestes à frente!”

E, depois da seguinte afirmativa destinada a suggestionar:

“As massas populares marcham, decididas, para a frente, tendo Luiz Carlos Prestes como chefe.”

Havia em remate este apelo:

“Por um Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente! Todo o poder à Aliança Nacional Libertadora!”

Em outro boletim comunista anexo ao presente inquérito e que foi, também, apreendido em poder dos já aludidos distribuidores presos em flagrante a 24 de novembro p.p., boletim esse que traz, à guisa de título, os seguintes incitamentos:

“Companheiros! Ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina! Alerta! Marchemos para a greve, pela conquista de nossas reivindicações! Estejamos prontos para empunhar o fuzil, contra os estúpidos massacres do golpismo reacionário e integralista e pela instauração do Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente!”, e que era subscrito pelo Bureau do Setor Ferroviário da R.V.P.S.C. (Região do Paraná do Partido Comunista do Brasil).

Lêem-se as seguintes passagens:

“Tentando em vão impedir a vitória próxima e inevitável da Revolução Nacional Libertadora, o governo Getúlio Vargas mandou fechar as sedes da A.N.L. (Aliança Nacional Libertadora); mas, enganam-se os atuais detentores do poder. O povo e o Exército os conhecem de sobra e vão reagir;”
 “Companheiros Ferroviários! Ombro a ombro como todos os soldados do Brasil, demonstremos nossa disposição de não servir de pasto para esses bandos de chacais”.

E, encerrando:

“Organizemos em toda a parte os núcleos da Aliança Nacional Libertadora. Formemos nossas brigadas de auto-defesa, de massas e armadas, para as lutas decisivas que se avizinham rapidamente. Estejamos alertas! Recusemos a transportar homens, munições e mantimentos para os bandos golpistas! Respondemos aos massacres dos golpistas, com a sabotagem e a greve geral, e empunhamos os fuzis contra os massacradores, e pela instauração do Governo Popular Nacional Revolucionário com Luiz Carlos Prestes à frente!”

=====

A palavra de ordem do Partido Comunista, em face dos empecilhos que, com o fechamento das sedes da Aliança Nacional Libertadora, lhe criava o Governo Federal, foi a organização da chamada “Frente Popular pela Liberdade e Contra as Guerras Imperialistas”. Conclamava o já citado boletim comunista, datado de novembro p.p.:

“Congreguemo-nos numa Frente Única Popular, pela Liberdade e contra a guerra!”

Por sua vez, o já referido manifesto subscrito pelo “Diretório Estadual da Aliança Nacional Libertadora do Paraná”, e datada de novembro, pugnava:

“Por uma Frente Única pelas Liberdades Populares!”

Contemporaneamente a esses apelos clandestinos, surgia à luz meridiana, na Capital Federal e nos Estados, a “Frente Popular pela Liberdade e contra as guerras Imperialistas”. Em nossa capital surgiu ele com um manifesto (“Correio do Paraná, de 19/11/35), na qual, a mais rápida análise, se vislumbra logo a mesma literatura cheia de ódio e intensamente subversiva dos boletins e manifestos do Partido Comunista e da Aliança Nacional Libertadora, distribuídos por mãos que se ocultavam nas trevas. Dentre os subscritores desse manifesto, apareciam Willyvinegre Bretas, Yedo Pinto e Jorge Herlain.

É de se realçar que Willyvinegre Bretas e João Cabral Filho figuravam, já a primeiro de fevereiro do ano p.p., entre os signatários de um manifesto de apoio à chamada Comissão Jurídica de Inquérito Popular, do Rio e de São Paulo, e que instituía nesta capital, organização semelhante. De procedência e finalidade reconhecidamente extremista, essa entidade abrolhou em diversos recantos do país, e eram, sempre, como se deu aqui, os propagandistas notórios do credo moscovita, que a compunham.

=====

O aparecimento, em todo o país, da “Frente Popular pela Liberdade e contra as guerras Imperialistas”, resultou da impaciência dos conspiradores comunistas, por uma luta a mão armada, que se destinava à completa subversão da ordem social e política. Os boletins comunistas contemporâneos à fundação da “Frente”, surgiam dirigidos, com especialidade, às classes cuja cooperação, na hora da luta, fosse mais valiosa.

Assim, na calada da noite, eram criminosamente espalhados, nas vésperas das intencionadas irrompidas no norte do país e na Capital Federal, e deixando transparecer um vasto plano nacional de ação, os boletins concebidos para os ferroviários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e as que se destinavam: “A todos os companheiros da Guerra Civil! E para conhecimento dos companheiros da Força Militar e Corpo de Bombeiros”. Naqueles primeiros, depois da já citada e tantas vezes repetida conclamação para que todos se congregassem numa “Frente”, era invocada a solidariedade, como imprescindível “nesta iminência de luta, cada vez mais pronunciada”. E frize-se (cic): A redação desses boletins aos ferroviários e o conhecimento de causa com que estavam vertidos, desvendam facilmente não haverem eles partido de outros elementos a não ser dos que o presente inquérito apurou como empenhados em atividades subversivas em torno à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Nos dirigidos aos Guardas-civis, e para conhecimento também dos milicianos e bombeiros, a linguagem não era menos incitadora à indisciplina e à rebelião, deparando-se frases como as seguintes: “Nos querem militarizar, para amanhã atirar-nos contra os nossos irmãos do povo, quando estes se levantaram em armas, porque o povo só vê uma saída para as suas aflições: é a instauração em breve do governo de Luiz Carlos Prestes”. “Companheiros! Precisamos reagir. E junto com os nossos companheiros da Força Militar de Estado e do Corpo de Bombeiros, precisamos impor medidas que venham amparar nossos

interesses e suavizar nossa miséria”. “Marchemos também ao lado do povo, quando ele se levantar contra os seus e nossos opressores, em Revolução Nacional Libertadora, pela implantação do Governo Popular Nacional Revolucionário, com Luiz Carlos Prestes à frente”. Não era de outro diapasão o já referido manifesto do “Diretório Estadual da Aliança Nacional Libertadora do Paraná”, datada também de novembro p.p., e qual aconselhava: “A única insurreição armada digna de sacrifício e de heroísmo do povo brasileiro é a revolução nacional libertadora com Luiz Carlos Prestes à frente”. E o manifesto com que surgiu, em nosso Estado, a “Frente Popular pela Liberdade e contra as Guerras Imperialistas”, vinha, - na medida do possível, em se tratando de documento para ser veiculado pela imprensa – repleto de pregações e incitamentos, destinados a conseguir adeptos e formar ambiente para os objetivos de subversão já aludidos (“Correio do Paraná, de 19 de novembro de 1935).

E porque isso tudo se constata através do presente inquérito, José Hernandez Cabezon, Willyvinegre Bretas, Décio Rinaldi, Yedo de Faria Pinto, Edmundo Garret de Oliveira, João Cabral Filho, Dario Prinz, Roque Eurípedes Irapuan, Alfredo Petraski, Alfredo Gaertner, Claudemiro Batista, Lee Balster, Waldemar Reikdal, Manoel Militão da Silva, Jorge Herlain e Euzébio José Martins, se acham incursos em sanções da Lei de Segurança Nacional (arts. 10,11,14,15,18,20,23 e 26). Sendo inafiançáveis os crimes em que se acham implicados, urge ser decretada a prisão preventiva dos quinze primeiros, assim como já foi a de Euzébio José Martins, pois além daquela natureza de delitos, há a considerar a possibilidade de tentarem fugir à ação da justiça, como já acontece com Jorge Herlain, e quando não, prosseguirem ainda nos intentos subversivos que esposam. Decretada aquela medida, ficarão resguardadas a justiça e a ordem social e política, como foi de pensamento do legislador ao considerar inafiançáveis crimes como os a que se refere o presente inquérito.

Sejam os presentes autos remetidos ao M. M. Dr. Juiz Federal da Seção do Paraná, por intermédio da Chefia de Polícia.

Curitiba, 4 de fevereiro de 1936. Walfrido Piloto (Delegado Auxiliar).

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS PESQUISADOS

Museu do Trem de Curitiba (Pastas do Setor de Recursos Humanos).

Departamento Estadual de Arquivo Público – DEAP. (Acervo da Delegacia de Ordem Política e Social - DOPS).

Biblioteca Pública do Paraná – BPP. (Sessão de Documentação Paranaense).

Biblioteca da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

Biblioteca da Universidade Estadual do Centro-Oeste – UNICENTRO.

Biblioteca da Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG.

Documentos analisados no Departamento de Arquivo Público do Paraná:

Leis, Decretos e Regulamentos do Estado do Paraná, de 1890 a 1901. DEAP.

Leis, Decretos e Regulamentos do Estado do Paraná de 1902, DEAP.

Leis, Decretos e Regulamentos de 1908, DEAP.

Leis, Decretos e Regulamentos de 1909, DEAP.

Diário Oficial de 10 de abril de 1930 Microfilme: 037, DEAP.

Diário Oficial de 20 de fevereiro de 1934 Microfilme: 044, DEAP.

Diário Oficial de 22 de maio de 1935 Microfilme: 045, DEAP.

Diário Oficial de 20 de março de 1937 Microfilme: 047, DEAP.

DOPS, pasta individual de José Hernandez Cabezon, n.2108, top. 395, DEAP.

DOPS, pasta individual de Claudemiro Batista, n.756, top.315, DEAP.

DOPS, pasta individual de Willyvinegre Bretas, n.2108, top.492, DEAP.

DOPS, pasta individual de Décio Rinaldi, n. 0845, top.320, DEAP.

DOPS, pasta individual de Edmundo Garret de Oliveira, n.0954, top.326, DEAP.

DOPS, pasta individual de Yedo Faria Pinto, n.3752, top.494, DEAP.

DOPS, pasta individual de João Cabral Filho, n.1803, top.377, DEAP.

DOPS, pasta individual de Dario Prinz, n.0830, top.319, DEAP.

DOPS, pasta individual de Roque Eurípedes Irapuan, n.3353, top.472, DEAP.

DOPS, pasta individual de Alfredo Petroski, n.180, top.283, DEAP.

DOPS, pasta individual de Alfredo Gaertner, n.179, top.283, DEAP.

- DOPS, pasta individual de Lee Balster, n.2349, top.409, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Waldemar Reikdal, n.3658, top.489, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Euzébio José Martins, n.1164, top.338, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Manoel Militão da Silva, n.2552, top.422, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Jorge Herlain, n.1961, top.386, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Miguel Pan, n.2746, top.434, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Oswaldo Lima, n.3009, top.451, DEAP.
- DOPS, pasta individual de Esmeraldo Blasi Junior, n.1121, top.336, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Atividades Comunistas”, n.0312, top.24, DEAP .
- DOPS, Dossiê “Atividades Comunistas”, n.0121, top.15, período: 1937-1938, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comitê Comunista do PCB em Paranaguá”, pasta 2, n. 0274b, top. 030, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comunismo”, n.0312, top.34, período: 1934-1937, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Associação Profissional dos Ferroviários”, n.0096, top.12, ano: 1946, DEAP.
- DOPS, Dossiê “União dos Ferroviários”, n.2301, top.258, período: 1950-1964, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comando dos Ferroviários”, n.0248, top.26, ano:1963, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Célula do Centro do PCB com fichas dos sócios contribuintes”, n.0180a, top.21, ano: 1941, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Célula do Centro do PCB com fichas dos sócios contribuintes”, n.0180b, top.21, ano: 1941, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Círculo Operário Ponta Grossense”, n.0223, top.25, ano: 1939, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Aliança Nacional Libertadora (ANL)”, n.0026, top.4, período: 1935-1936, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comício de 19/03/1942”, n.0254, top.27, período: 1942, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comitê Comunista Cajuru”, n.0263, top.29, período: 1947, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comitê Comunista Central da Capital”, n.0264, top.29, período: 1945-1948, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comitê Comunista Água Verde”, n.0262, top.29, ano: 1945, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comitê Comunista Antonina”, n.0265, top. 29, período não especificado, DEAP.

- DOPS, Dossiê “Informações prontuários antigos A-Z”, n.793, top.93, período: 1935-1937, DEAP.
- DOPS, Dossiê “PCB-documentos diversos-SP”, n.1468a, top.174, DEAP.
- DOPS, Dossiê “PCB-documentos diversos-SP”, n.1468c, top.174, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS - documentos antigos”, n.0780a, top.89, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS - documentos antigos”, n.0780b, top.89, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS - documentos antigos”, n.0780c, top.90, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS - relatórios”, n.831, top.100, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS - relatórios”, n.844, top.103, DEAP.
- DOPS, Dossiê “estrangeiros expulsos do país”, n.0947, top.115, período: 1935-1937, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Nazismo – informes das Delegacias, fotos”, n.1428, top.168, anos: 1934, 1937, 1942, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Ação Integralista Brasileira”, n.0007, top.1, período:1938-1942, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Comunistas fichados em 1955”, n.0313, top.35, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Confederação dos trabalhadores do Brasil”, n.0320, top.36, anos: 1947,1950, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Congresso Estadual Pró-Paz”, n.0326, top.38m período: 1949-1952, DEAP.
- DOPS, Dossiê “III Congresso Sindical Mundial”, n.0337,top.39, ano: 1953, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Conspiração Comunista”, n.0352, top.41, ano: 1939, DEAP.
- DOPS, Dossiê “DOPS – relatórios sobre greves”, n.0856, top.105, período:1945-1951, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Integralistas – fotos”, n.1172, top.140, período: 1941-1946, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Jornal Tribuna do Povo” (órgão do Partido Comunista), n.1252, top.147, período:1953-1957, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Listas de comunistas”, n.1288, top.151, ano: 1954, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Manifestação de trabalhadores”, n.1303, top.152, período:1962-1967, DEAP.
- DOPS, Dossiê “Movimento paranaense dos partidários da paz”, n.1405, top.166, ano:1953, DEAP.
- DOPS, Dossiê “PCB”, n.1466c, top. 173, período: 1936-1949, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB”, n.1466b, top.173, período: 1956-1958, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB”, n.1466a, top.173, período: 1946-1973, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB”, n.1466d, top. 173, ano: 1950, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB”, n.1468d, top. 174, período: 1942-1949, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB”, n.1468e, top. 175, período: 1951-1960, DEAP.

DOPS, Dossiê “PCB – relações nominais”, n.1473, top. 176, período: 1951-1970, DEAP.

DOPS, Dossiê “Rede Ferroviária Federal”, n.1692a, top. 202, período: 1941-1975, DEAP.

DOPS, Dossiê “Tribuna do Povo”, n.2276, top.255, período: 1951-1957, DEAP.

DOPS, Dossiê “União dos Trabalhadores de Curitiba”, n.2348, top.266, ano: 1950, DEAP.

DOPS, Dossiê “União Operária e Camponesa do Brasil”, n.2340, top.266, ano: 1957, DEAP.

DOPS, Dossiê “União Sindical dos Trabalhadores do Paraná”, n.2342, top.266, ano: 1947, DEAP.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes Primárias

BORBA, Altino. *7.000 ferroviários em greve*. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941.

COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ. *Relatório apresentado ao Exmº Sr. Secretário do Estado dos Negócios de Agricultura e Obra Pública, pelo engenheiro fiscal Rosoaldo G. de Mello Leitão, em 30 de junho de 1934*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1934.

CORREIO DOS FERROVIÁRIOS. RVPSC (Rede de Viação Paraná-Santa Catarina). Curitiba: 1941, 1942, 1945, 1945/1946.

DIÁRIO DA TARDE. Curitiba, 1930/1945.

GAZETA DO POVO. Curitiba, 1930/1945.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Departamento Estadual de Estatística). *Sinopse Estatística do Estado, nº 3*. Curitiba: 1939.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. *Resultados eleitorais, Paraná 1945-82*. 2.ed. Curitiba: 1989.

JORNAL RESENHA. Curitiba: Rede Ferroviária Federal S. A. Superintendência Regional, nov/84.

RVPSC. Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. *Cinqüentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935.

_____. *Relatório enviado ao Exmº Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo engenheiro Alexandre Gutierrez, Superintendente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em 31 de dezembro de 1935*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1936.

_____. *Relatório apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas, pelo Superintendente da RVPSC, engenheiro Alexandre Gutierrez, no ano de 1937*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1938.

_____. *Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1940*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1941.

_____. *Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1944*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1945.

Bibliografia Geral

AQUINO, Maria Aparecida de (Org.). *No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado: Imprensa Oficial, 2001 (Dossiês Deops – SP: radiografias do autoritarismo republicano; v. 1).

ARAÚJO, Alcina de Lara & CARDOSO, Silvia Pereira. *1º de maio: cem anos de solidariedade e luta (1886-1986)*. Curitiba: Beija Flor, 1986.

BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969.

BATALHA, Cláudio. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade? *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH, v.12, n.23/24, set/1991, ago/1992, pp.111-123.

_____. Vida associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do movimento operário. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 8, n. 8, pp. 91-99, dez. 1997.

_____. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar de (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 2.ed. São Paulo: Contexto, 1998. pp. 145-158.

BERSTEIN, Serge. Os partidos. In: REMOND, René (Org.). *Por uma história política*. 2.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

BILHÃO, Isabel Aparecida. Família e movimento operário: a anarquia dentro de casa. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre: PUCRS, n.22,v.2, dez/1996, pp.195-210.

BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). *Usos & abusos da história oral*. 5.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

_____. *Pierre Bourdieu entrevistado por Maria Andréa Loyola*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002 (Pensamento Contemporâneo).

BUONICORE, Augusto Cezar. Sindicalismo vermelho: a política sindical do PCB entre 1948 e 1952. *Cadernos AEL*, v.7, n. 12/13, 2000.

CANCELLI, Elisabeth. *O mundo da violência: a polícia na Era Vargas*. Brasília: UnB, 1993.

CAPELATO, Maria Helena. O Estado Novo: O que trouxe de novo? In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves & FERREIRA, Jorge (Org.) *O Brasil Republicano*. O tempo do nacional-estatismo: do início de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro:

Civilização Brasileira, 2003.

CANDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajetos: Revista de História UFC*. Fortaleza, v.1, n.2, 2002. pp.83-101.

CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. O Estado Novo, o DOPS e a ideologia da segurança nacional. In: PANDOLFI, Dulce (Org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

CARONE, Edgard. A Segunda República (1930-1937). 3ª Ed. Difel: Rio de Janeiro, 1978.

_____. *O PCB. 1922 a 1943*. São Paulo: Difel, 1982.

_____. *O PCB. 1943 a 1964*. São Paulo: Difel, 1982.

_____. *Revoluções do Brasil contemporâneo (1922-1938)*. 4.ed. São Paulo: Ática, 1989.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CASTORIADIS, Cornelius. *A experiência do movimento operário*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CERUTTI, Simona. Processos e experiências: indivíduos, grupos e identidades em Turim no século XVII. In: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietudes*. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

CHAUÍ, Marilena. *Conformismo e resistência: aspectos da cultura popular no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

_____; & FRANCO, Maria Sylvia Carvalho. *Ideologia e mobilização popular*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

COSTA, Emília Viotti da. Experiência versus estruturas: novas tendências na história do trabalho e da classe trabalhadora na América Latina - O que ganhamos? O que perdemos? *História: Unisinos*, São Leopoldo, número especial, pp. 17-51, 2001.

COSTA, Hélio da. *Em busca de memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo: Scritta, 1995.

_____; & SILVA, Fernando Teixeira. 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, pp. 207-271.

DECCA, Edgar de. 1930. *O silêncio dos vencidos*. Memória, história e revolução. 6.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

DOPS: A lógica da desconfiança. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Justiça, Arquivo Público do Estado, 1993.

DULLES, John W. F. *O comunismo no Brasil, 1935-1945: repressão em meio ao cataclismo mundial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

DUTRA, Eliana de Freitas. O fantasma do outro – espectros totalitários na cena política brasileira dos anos 30. *Revista Brasileira de História*. v.12, nº 23/24, 1992, pp. 125-141.

FALCON, Francisco. História e poder. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). *Domínios da história: Ensaio de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

FAUSTO, Boris. *A revolução de 1930*. História e historiografia. 9.ed. São Paulo: Brasiliense, 1970.

_____. (Org.) *O Brasil republicano (1)*. São Paulo: Difel, 1975. (História Geral da Civilização Brasileira, v. 8)

_____. *Trabalho Urbano e Conflito industrial (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1983. (Coleção Corpo e Alma do Brasil).

FERREIRA, Jorge. *Trabalhadores do Brasil: o imaginário popular*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

_____. (Org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. *Prisioneiros do mito: cultura e imaginário político dos comunistas no Brasil (1930-1956)*. Niterói: EdUFF, 2002.

FONSECA, Ricardo Marcelo & GALEB, Maurício. *A greve geral de 17 em Curitiba: Resgate da memória operária*. Curitiba: IBERT, 1996.

FONTES, Paulo. *Trabalhadores e cidadãos*. Nitro Química: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50. São Paulo: Annablume, 1997.

_____; & NEGRO, Antônio Luigi. Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia. O acervo do DEOPS paulista e o movimento sindical. In: AQUINO, Maria A. de (Org.) *No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado: Imprensa Oficial, 2001. (Dossiês Deops – SP: radiografias do autoritarismo republicano; v. 1)

FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas*. Caxias do Sul: Educ; Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____. et al. *Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Unicamp, 1999.

_____. “Miríades por toda a eternidade”: a atualidade de E. P. Thompson. *Tempo Social*. v.18. n.1. São Paulo, jun.2006.

_____; & NEGRO, Antônio Luigi. Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil. *Trajetos*, Revista de História UFC. Fortaleza, v.1,n.2, 2002, pp.25-49.

_____; & _____. Esquerda e direita: fontes nacionais para a história social. *Métis: história & cultura*. v.3. n. 5, jan/jun. 2004, pp. 11-29.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1984.

FRENCH, John D. A história latino-americana do trabalho hoje: uma reflexão auto-crítica. *História: Unisinos*, v.6, n.5, 2002, pp.11-28.

GARCIA, Marco Aurélio. O gênero da militância: notas sobre as possibilidades de uma outra história da ação política. *Cadernos Pagu*, v.8, n.9, 1997, pp.319-342.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GINZBURG, Carlo. O nome e o como. In: *A micro-história e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

_____. Provas e possibilidades à margem de “Il ritorno de Martin Guerre”, de Natalie Davis. In: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa/ Rio de Janeiro: Difel/ Bertrand Brasil, 1991.

GOMES, Ângela Maria de Castro. Temas clássicos, temas novos, perspectivas renovadoras. Debate. In: ARAÚJO, Ângela (Org.). *Trabalho. Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997.

_____. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. In: FERREIRA, Jorge (Org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 17-57.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: espetáculos do maquinismo na transição à modernidade*. São Paulo: 1986. Tese (Doutorado em Filosofia) Universidade de São Paulo.

_____; & LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos 20)*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1991.

HARRES, Marluza M. *Ferrovários: disciplinarização e trabalho*. VFRGS 1920-1942. Porto Alegre: 1992. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

_____. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários: Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). *História: Unisinos*, São Leopoldo, v.6, n.6, jul./dez. 2002, pp. 219-250.

HAUPT, Georges. Por que a história do movimento operário? *Revista Brasileira de História*, v.5, n.10, março-agosto 1985, pp. 208-231.

HOBBSAWM, Eric. *Mundos do Trabalho: novos estudos sobre história operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

IANNI, Otávio. *O colapso do populismo no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

JAMES, Daniel. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana. In: ARAÚJO, Ângela (Org.). *Trabalho, Cultura e Cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997.

KAREPOVS, Dainis. *Luta Subterrânea. O PCB em 1937-1938*. São Paulo: Hucitec, UNESP, 2003. (Estudos Históricos; 48)

KONRAD, Diorge Alceno. *O Fantasma do medo: O Rio Grande do Sul, a repressão policial e os movimentos sócio-políticos (1930-1937)*. São Paulo: 2004. Tese (Doutorado em História) Unicamp.

KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro do Paraná: 1880-1940*. São Paulo: 1985. Tese (Doutorado em História) Universidade de São Paulo.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

_____. *A herança imaterial*. Trajetória de um exorcista no Piemonte do Século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. Usos da biografia. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). *Usos & abusos da história oral*. 5.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LOPES, José Sérgio Leite. *A tecelagem dos conflitos de classe na "cidade dos chaminés"*. São Paulo: Marco Zero; Brasília: UnB, 1988.

MAGALHÃES, Marion Brepohl de. *Paraná: política e governo*. Curitiba: SEED, 2001. (Coleção História do Paraná)

MAIA, Andréia Casa Nova. Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. *História*, São Paulo, n. 21, 2002, pp. 129-161.

_____; & ARRUDA, Rogério (Orgs.) *Nos trilhos do tempo: memórias da ferrovia em Pedro Leopoldo*. Belo Horizonte: Mazza, 2003.

MARANHÃO, Ricardo. *Sindicatos e democratização (Brasil 1945/1950)*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Novos e velhos sindicalismos: Rio de Janeiro (1955-1988)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998.

_____. (Coord.). *Greves e repressão policial ao sindicalismo carioca (1945-1964)*. Rio de Janeiro: APERJ/FAPERJ, 2003.

MONTEIRO, Nilson. *FERROESTE: o novo rumo do Paraná*. Curitiba: FERROESTE, 1994.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. Ferrovias e ferroviários: a politização do processo de trabalho (1920-1940). *Revista História*, São Paulo, v.9, n.9, 1990, pp. 23-37.

_____. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. *Revista História*, São Paulo, v.11, 1992, pp. 137-150.

MORAES, João Quartim de. *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Unicamp, 2000.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *Em guarda contra o perigo vermelho: O anticomunismo no Brasil (1917-1964)*. São Paulo: Perspectiva/FAPESP, 2002.

MUNAKATA, Kasumi. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1980.

NEGRO, Antônio Luigi. Um PCB é pouco, dois é bom, três é demais. A participação operária na política do pós-guerra. *História*. São Paulo, n.21, 2002, pp.251-282.

O COTIDIANO de Curitiba durante a Segunda Guerra Mundial. *Boletim informativo da Casa Romário Martins*. Curitiba, v.22, n.107, out/1995.

PAOLI, Maria Célia. Os trabalhadores urbanos na fala dos outros. Tempo, espaço e classe na história operária brasileira. In: LOPES, José Sérgio Leite (Coord.) *Cultura e identidade operária: Aspectos da cultura da classe operária*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1982.

PANDOLFI, Dulce (Org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

_____. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves & FERREIRA, Jorge (Orgs). *O Brasil Republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru: EDUSC, 2000.

PERROT, Michelle. *Jeunesse de la greve*. Paris: Seuil, 1984.

_____. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 3, n. 3, jun. 1995, pp. 129-153.

_____. Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida cotidiana. In: MESQUITA, Z.; BRANDÃO, C. (Orgs.). *Território do cotidiano: uma introdução a novos olhares e experiências*. Porto Alegre/ Santa Cruz do Sul: UFRGS/UNISC, 1995b. p. 49-66.

_____. “*Que a União Operária seja nossa pátria!*” História das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Porto Alegre: UFRGS, 2001.

_____. A produção historiográfica brasileira sobre o movimento operário fora do eixo Rio-São Paulo. In: *XXIII Simpósio Nacional da ANPUH, 2005, Londrina. Programas e Resumos*. Londrina: ANPUH, 2005. p. 430.

PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: Escutando outras falas, desvendando outras memórias. (1940-2000). *Fênix: Revista de História e Estudos Culturais*. v.2, n.2. Abril/maio/junho 2005. www.revistafenix.pro.br.

PINHEIRO, Paulo Sérgio. *Estratégias da ilusão: A Revolução Mundial e o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

RAMOS, Graciliano. *Memórias do Cárcere*. 31. ed. São Paulo: Record, 1994.

REMOND, René (Org.). *Por uma história política*. 2.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

RIBEIRO, Luiz Carlos. *Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 1985.

RIDENTI, Marcelo; & REIS, Daniel Aarão. *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Unicamp, 2002.

ROCHA NETO, Bento Munhoz da. *Ensaio*. Curitiba: Edições ER, 1969.

RODRIGUES, Luiz Carlos. *Santa Maria nos trilhos da modernidade: uma experiência ferroviária (1885-1931)*. Dissertação (Mestrado em História). Santa Maria: MILA/UFMS, 2003.

ROSENTAL, Paul-André. Construir o “macro” pelo “micro”: Fredrik Barth e a micro-história. In: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio

de Janeiro: FGV, 1998.

RUDE, George. *A multidão na história: estudos dos movimentos populares na França e na Inglaterra 1730-1848*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.

SANTANA, Marco Aurélio. *Homens partidos: comunistas e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2001.

SANTOS, Guarino F. dos. *Nos bastidores da luta sindical*. São Paulo: Ícone, 1987.

SCHMIDT, Benito Bisso. *Em busca da terra da promessa: a história de dois líderes socialistas*. Porto Alegre: Palmarinca, 2004.

SEIGNINI, Liliane R. P. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, 1982.

SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direito e cultura de solidariedade 1937-1968*. São Paulo/ Santos: Hucitec, Prefeitura de Santos, 1995.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1989-1930. In: FAUSTO, Boris (Org.). *O Brasil republicano (1)*. São Paulo: Difel, 1975. (História Geral da Civilização Brasileira, v. 8) pp. 345-390.

STONE, Lawrence. Prosopography. *Daedalus*. n. 100, 1971, pp. 46-79.

THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v.1, 1987.

_____. *A formação da classe operária inglesa: A maldição de Adão*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v.2, 1987.

_____. *A formação da classe operária inglesa: A força dos trabalhadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v.3, 1987.

_____. *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 2001.

VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: Sonhos e realidade*. São Paulo: Cia das Letras, 1992.

WAACK, William. *Camaradas: nos arquivos de Moscou: a historia secreta da revolução brasileira de 1935*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Vol.1. 4.ed. Brasília: UnB; São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

WEFFORT, Francisco. *O populismo na política brasileira*. 4.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1978.