

## Do mercado ilegal ao contrabando: o setor do transporte no Rio Grande do Sul e os impactos da Segunda Guerra Mundial

From the illegal market to smuggling: the transport sector in Rio Grande do Sul and the impacts of the 2nd World War

Tamires Xavier Soares\*

**Resumo:** A Segunda Guerra Mundial começou em 1939 e teve amplo impacto global. O Brasil, sob o governo ditatorial de Getúlio Vargas, inicialmente adotou uma política de neutralidade até 1942, quando entrou em guerra ao lado dos Aliados. No entanto, a situação beligerante afetou o Brasil desde 1939, especialmente o setor de transporte, devido à falta de autonomia na produção de combustíveis e à dificuldade de importação. A compra de pneus também foi afetada após a criação da Comissão de Acordos de Washington, em julho de 1942, que impôs limites à quantidade de pneus a serem adquiridos pelos donos de automóveis, caminhões e ônibus. Essas medidas levaram à inserção desses insumos no mercado clandestino. Este artigo explora como as redes de contrabando e mercado ilegal de combustíveis e pneus funcionaram no Rio Grande do Sul durante esse período e a conjuntura que as moldou.

**Palavras-chave:** Segunda Guerra Mundial. Transporte. Criminalidade.

**Abstract:** World War II began in 1939 and had a broad global impact. Brazil, under the dictatorial government of Getúlio Vargas, initially adopted a policy of neutrality until 1942 when it entered the war alongside the Allies. However, the war affected Brazil from 1939, especially the transportation sector, due to a lack of autonomy in fuel production and difficulties in importing. The purchase of tires was also affected after the creation of the Washington Agreements Commission in July 1942, which imposed limits on the quantity of tires that owners of automobiles, trucks, and buses could acquire. These measures led to

---

\* Professora de História das redes municipais de Lajeado e Teutônia; Doutora em história pela Universidade Federal de Santa Maria, Mestre em História pelo Programa de Pós-graduação em História da PUC/RS; possui especialização em Orientação e Supervisão Escolas, pela Faculdade Dom Alberto, especialização em Docência, com Ênfase a Educação Inclusiva pelo IFMG, graduação de Licenciatura em História pela Universidade Federal de Pelotas- UFPel; Graduação em Pedagogia pela Uninter.

the insertion of these supplies into the clandestine market. This article explores how smuggling networks and the illegal market for fuels and tires operated in Rio Grande do Sul during this period and the circumstances that shaped them.

**Keywords:** World War II. Transportation. Crime rate.

### **Introdução**

A Segunda Guerra Mundial - 1939 a 1945, foi um evento que afetou não só as pessoas que foram convocadas para os campos de batalha, também foi sentido no cotidiano e milhares de pessoas que estavam a quilômetros de distância da fronteira. O célebre historiador inglês Eric Hobsbawm defende que Segunda Guerra “ampliou a guerra maciça em guerra geral”. De acordo com esse autor, a guerra moderna envolve “todos os cidadãos e mobiliza a economia para a sua produção, e são usados em quantidade inimagináveis; produz indizível destruição e domina e transforma absolutamente a vida dos países nela envolvidos”. (HOBSBAWM, 2003, p. 50).

O Brasil embora tenha se mantido neutro até 1942, vivenciou as consequências do conflito bélico desde seu princípio, podemos apontar que a questão econômica e as dificuldades de importação e exportação foram os primeiros reflexos da guerra sentidos pelo povo sul rio grandense. Autores como Alexandre Fortes (2014), Clarice Speranza (2014), Fernando Pureza (2009), Glaucia Konrad (2006), Nauber Silva (2014) e Tamires Soares (2020) demonstram em suas pesquisas os efeitos da guerra interpelando a vida das pessoas que residiam no Rio Grande do Sul.

O propósito deste artigo consiste em aprofundar a análise acerca das implicações causadas pelo conflito no ramo do transporte. Isso abrange os desdobramentos não apenas sobre a questão dos combustíveis, mas também a respeito das limitações à compra de pneus promovida pela Comissão de Acordos de Washington.

Para isso recorreremos a três tipos de fontes históricas, a legislação da época, a notícias de jornais e a processos tramitados no Tribunal de Segurança Nacional. A legislação é facilmente consultada na internet, já o periódico escolhido, *Correio do Povo*<sup>1</sup>, foi analisado em sua forma física, exemplares

---

<sup>1</sup> A escolha do jornal em questão foi feita baseada na alta circulação que ele tinha na época.

publicados entre 1939 a 1946 foram lidos e informações consideradas relevantes pela autora foram anotadas e fotografadas. Os processos do Tribunal de Segurança Nacional, que encontram-se salvaguardados no Rio de Janeiro, no Arquivo Nacional passaram por uma seleção diferente. Considerando que no mencionado arquivo, em 2016 e 2017, só era permitido pesquisar 10 processos diários, nossa pesquisa não deu conta de analisar todos os processos, o que fizemos foi solicitar processos físicos e microfilmados que foram transformados em arquivos de PDF, ao solicitar as ações em formato virtual nos foram entregues o pdf do rolo inteiro do microfilme, portanto, tivemos acesso ao montante de, aproximadamente, 120 processos durante nossa busca.

O conteúdo dos processos eram diversos, porém os mais frequentes eram: problemas com locação de habitações; desrespeito ao tabelamento dos preços dos gêneros de primeira necessidade; contrabando de borracha, principalmente pneus; desvio e/ou venda irregular de combustíveis. Para esse artigo, iremos nos deter na análise dos autos referentes às questões que envolviam insumos para a manutenção da rede de transporte, como combustíveis e pneus.

No decorrer de nossa análise, notamos que estávamos diante de um tipo de criminalidade, de acordo com Boris Fausto. A criminalidade é tratada como “um fenômeno social na sua dimensão mais ampla, permitindo o estabelecimento dos padrões através da constatação de regularidades e cortes”. (1984, p. 9) Seguindo essa linha, o autor também afirma que a criminalidade expressa, ao mesmo tempo, uma relação individual e uma relação social que indicam padrões de comportamento, representações e valores sociais. Tanto os casos relacionados aos combustíveis quanto os recorrentes flagrantes de contrabando de pneus são fenômenos sociais provocados pela eclosão da Segunda Guerra Mundial e que seguem padrões, como poderemos notar ao longo de nossa pesquisa.

### **Os combustíveis**

A importação de combustível foi bruscamente afetada com a guerra na Europa, pois os navios petroleiros não arriscavam a travessia do oceano. Logo, o racionamento de combustível era inevitável. Em 1940, o Brasil utilizou 43.802 toneladas de petróleo; em 1941, os números caíram para apenas 27.451

toneladas. Em situação parecida estava o *Fuel Oil* (óleo utilizado em fornos e caldeiras). Desse óleo, em 1940, foram importadas 413.815 toneladas e, em 1941, houve uma queda de quase metade, fechando com 289.447 toneladas.

O óleo diesel, importante combustível para as máquinas e geradores, também sentiu o decréscimo nas importações. Esse produto, em 1940, atingiu a marca de 97.616 toneladas; um ano depois, a situação era ainda mais grave, pois o país não conseguiu adquirir mais do que 58.811 toneladas. Jorge Ferreira conta que, no Rio de Janeiro, “os automóveis particulares pararam de rodar. Os táxis continuaram prestando serviços, mas diversos profissionais ficaram sem trabalho ou desempregados, como motoristas, garagistas, mecânicos, pintores e lanterneiros.” (FERREIRA, 2017, p. 93)

A solução, para amenizar essa situação, veio com a instalação de gasogênio nos automóveis. Esse se tratava de um equipamento que, acoplado ao carro, extraía, da queima do carvão, a energia para movimentar motores. Embora os veículos movidos a gasogênio tivessem perda de potência, as fontes consultadas nos sinalizam que houve adesão da população a esse novo recurso.

O Conselho Técnico de Economia e Finanças de imediato recomendou, ao então presidente, Getúlio Vargas, que fossem criadas medidas que previssem crédito para empresas de transporte e outras indústrias, de modo que pudessem adaptar os equipamentos movidos a combustíveis derivados do petróleo para a utilização de carvão.<sup>2</sup> O periódico rio-grandense *Correio do Povo* veiculou, em 1942, que “em todas as estradas circulam automóveis e caminhões movidos por esse combustível”. (CORREIO DO POVO, 05 de fev. 1942, p. 5)

Nesse contexto, o governo também passou a estimular o surgimento de fábricas para produção e instalação dos aparelhos, abrindo, até mesmo, um edital de concorrência pública para adquirir mil kits e vendê-los a baixo custo. De acordo com Ferreira,

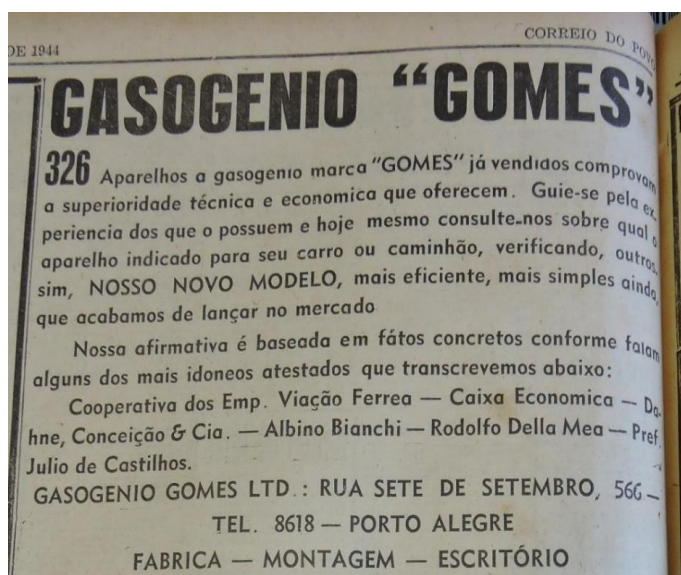
[...] técnicos norte-americanos foram convocados para orientar a fabricação de aparelhos de qualidade a baixo custo. A adoção do gasogênio, segundo dirigentes do Ministério da Agricultura, também resolveria o problema da ociosidade das oficinas

---

<sup>2</sup> Embora houvesse abundância de madeira para criação do carvão mineral, utilizado pelo gasogênio, em 1943, a Comissão Nacional do Gasogênio achou melhor tabelar o valor desse em Cr\$ 1,00 por quilo, além de limitar 40% da produção para carvão especial e o restante para carvão comum. CORREIO DO POVO. Tabelamento do carvão para o gasogênio. Porto Alegre, 09 de junho de 1943, p. 8.

mecânicas. Parados por falta de gasolina, os automóveis não necessitavam de manutenção ou conserto. (FERREIRA, 2017, p. 95)

Muitas empresas passaram a trabalhar com a instalação desses kit's, e anúncios deles, nos jornais, tornaram-se recorrentes. No anúncio a seguir, notamos que a eficiência e a economia eram citadas como características importantes do gasogênio.



**Figura 1 – Anúncio de empresa que vendia e que instalava gasogênio**

Fonte: CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 19 de março de 1944.



**Figura 2 – Anúncio de empresa que vendia e que instalava gasogênio**

Fonte: CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 19 de março de 1944.

Nos três primeiros meses de guerra, as consequências, no setor de abastecimento de combustíveis, já eram aparentes. Em novembro de 1939, o valor da gasolina havia aumentado 120 réis por litro na capital do país, o que levou os Conselhos de Tabelamento dos Estados a serem chamados para que analisassem a situação em suas respectivas dominações. (CORREIO DO POVO, 23 nov. de 1939, p. 5)

No meio urbano, a situação de escassez de combustível e a falta de peças de reposição para manutenção de bondes e ônibus causaram problemas no deslocamento, toda população foi de alguma forma afetada. No campo, a situação não era muito diferente, uma vez que faltavam meios de transporte para escoar a produção. Exemplo disso, foi o caso de um produtor de trigo da cidade de Marcelino Ramos, que tinha 900 toneladas desse grão estocado, pois faltava transporte. Nesse caso, “seriam necessários uns 40 vagões para levar este trigo para São Paulo, mas, a muito custo, lá de vez em quando, o exportador consegue um ou dois vagões”. (ORIENTADOR, 05 de abril de 1943, p. 399)

O problema de transporte já era uma questão persistente antes da guerra, e com o início do conflito, essa situação se agravou ainda mais. Isso foi ilustrado em várias reportagens, como a do Jornal Correio do Povo, de março de 1939, na qual produtores de trigo de Passo Fundo relataram problemas com o

carregamento de trigo negociado com compradores de Santa Catarina e Paraná. (CORREIO DO POVO, 22 de março de 1939, p. 4)

Outra situação similar, ocorreu em julho do mesmo ano, em que a empresa A. Germani de Caxias solicitou, junto ao Conselho Técnico de Economia e Finanças e Comissão de Estudos Econômicos e Financeiros, que fosse reestabelecida a tarifa de emergência para o trigo em grão que chegava aos portos do litoral e destinava-se ao interior, de modo a baratear o transporte. (CORREIO DO POVO, 14 de julho de 1939, p. 3)

Com base em estudos apresentados durante o VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, realizado no Rio de Janeiro, em 1936, o Rio Grande do Sul estava em penúltimo lugar, em relação aos outros Estados Brasileiros, no que se refere à qualidade de estradas de rodagem. (MULLER, 1998, p. 118) Não eram raros os relatos de viajantes que levavam dias para percorrer trechos curtos, como o caso de Alberto e Ângelo Michele, que demoram dois dias cruzando o trajeto entre Caxias do Sul<sup>3</sup> e Porto Alegre.

Na tentativa de solucionar a latente adversidade, em 1938, foi criado o Departamento de Estradas e Rodagem – DAER. Segundo Muller (1998, p. 118), “a criação do DAER permitiu que, em poucos anos, 3 mil km de rodovias de terra recebessem melhorias. Na segunda metade dos anos 1940, o Rio Grande viu a pavimentação de Porto Alegre – São Leopoldo”. Apesar de as más condições das rodovias estarem sendo amenizadas, com o advento da guerra, a situação se agravou.

O governo do Rio Grande do Sul recebia, com certa frequência, correspondências solicitando ajuda para embarque de mercadorias. Em um desses casos, comerciantes de José Bonifácio, Getúlio Vargas e Lagoa Vermelha encaminharam um memorando ao interventor federal explicando a situação “calamitante” que estavam passando devido à falta de escoamento da produção. Eles declararam que tinham “fechado três casas exportadoras, estando ameaçadas outras quatro, muitas foram obrigadas a despedir operários, elevando-se o número de desempregados a quinhentos.” (CORREIO DO POVO, 15 de set. de 1939, p. 5)

---

<sup>3</sup> De acordo com o trajeto escolhido, a distância entre Caxias do Sul e Porto Alegre podia variar de 128 a 170km.

A produção de carne da região sempre foi vendida para outros estados, principalmente São Paulo, porém os produtores enfrentavam percalços na hora de despachar os pedidos. “Na Estação do Rio Uruguai, contava-se 70 vagões carregados esperando baldeação, a viação férrea estava recusando até mesmo pequenos despachos alegando dificuldades com os transportes.” Conforme os comerciantes, “havia-se cogitado enviar a produção por mar, mas encareceria muito o valor final do produto.” (CORREIO DO POVO, 15 de setembro de 1939, p. 5.)

Em meio a tantos pedidos, em 1942, o diretor da Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul, Valdetaro de Amorim de Melo, afirmou que não havia a possibilidade de resolver o problema do transporte no estado. Com a escassez de combustível, causada pela guerra, muitos produtos que, antes eram transportados por rodovias, passaram a depender dos trens, produzindo uma grande demanda, a qual, de acordo com Valdetaro, era impossível de atender, uma vez que não se dispunha de material rodante necessário para transportar toda produção rio-grandense, estando a aquisição de novos vagões descartada devido ao contexto beligerante que se apresentava.

O caos no setor transporte persistiu. Em 1944, durante uma reunião para discutir o problema do escoamento da produção no estado, a Comissão de Abastecimento Público apresentou dados alarmantes. Havia 120.000 metros cúbicos de mercadorias, destinadas à exportação, esperando uma solução, e “os transportes fornecidos são[eram] menos da metade do que necessita[va] realmente o comércio rio-grandense.” (CORREIO DO POVO, 01 de março de 1944, p. 4.)

A difícil realidade podia ser acompanhada nos jornais, que não poupavam tinta quando o assunto era problemas no transporte. O periódico Correio do Povo, publicou, em março de 1944, a reclamação do proprietário da empresa Ferreira Irmão e Cia,<sup>4</sup> da cidade de Pelotas, a respeito da insuficiência de navios para carregar a produção da região:

Do Rio para o Sul, somente haviam saído três vapores, sendo parte deles de pequena tonelagem e que divididos entre as três praças de Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande, dificilmente seriam atendidas as nossas necessidades, resultando disso que os dois artigos de fácil

---

<sup>4</sup> Senhor Antônio Simões Lopes d’Almeida.



deterioração, batata e cebola, não tiveram a devida evasão. (CORREIO DO POVO, 04 de março de 1944, p. 2)

Continuando sua argumentação, o empresário empregou o discurso oficial de mobilização para cobrar compromisso do governo e solicitar uma solução. “Com orgulho que vos lembro que o soldado brasileiro dando-lhe armas, saberá honrar o Brasil e a nós, soldados da retaguarda, uma vez que nos sejam dados com regularidades, meios de transporte, também saberemos comprimir com os nossos deveres.” (CORREIO DO POVO, 04 de março de 1944, p. 2)

No entanto, os transtornos referentes ao transporte de mercadorias não se restringiam apenas ao Rio Grande do Sul. Outros estados, a exemplo de São Paulo e Rio de Janeiro, apresentavam episódios de escassez de determinados gêneros de primeira necessidade em decorrência da dificuldade em transportarem os artigos do lugar de produção aos centros consumidores. (CORREIO DO POVO, 20 de abril de 1944, p. 5.)

Nesse sentido, os portos gaúchos estavam abarrotados de cargas à espera de transporte. Em agosto de 1944, acumulavam-se 120 mil toneladas de mercadoria, das quais 2/3 eram alimentos. Estimava-se a necessidade de 50 navios para dar vazão a esse enorme estoque, e o motivo da espera era a falta de navios. Há três meses que não saíam embarcações para os portos de Fortaleza, Manaus, Maranhão e Belém. (CORREIO DO POVO, 02 de agosto de 1944, p. 8)

O Frigorífico Sarandi informou, na época, que fazia três meses que<sup>5</sup> havia diminuído o abate devido à quantidade de produtos que estavam estocados, aguardando escoamento. Para agravar a situação, quando os vagões chegavam, os produtos, em função do longo tempo de espera, eram condenados pela polícia sanitária, criando, assim, uma grande ambiguidade. De um lado, a existência de um mercado carente de artigos, principalmente alimento; de outro, milhares de toneladas de produtos entrando em estado de putrefação, esperando o devido despacho.

Situações desse tipo acarretavam uma série de novos problemas, visto que os empresários cessavam as matanças, dispensavam os funcionários e, assim, economicamente a sociedade era afetada em todos os estratos. Os trabalhadores urbanos, muitas vezes, ficavam incapacitados de prover o

---

<sup>5</sup> Desde junho de 1944.

sustento de suas famílias; já os trabalhadores rurais não conseguiam colocar no mercado sua produção. (CORREIO DO POVO, 04 de agosto de 1944, p. 2.)

Na tentativa de amenizar a falta de combustíveis, em âmbito estadual, a cota de cada município sofreu uma diminuição de 30%<sup>6</sup> do valor recebido anteriormente. Dessa forma, a parte economizada poderia ser utilizada de acordo com a necessidade do estado. Entretanto, os varejistas que dependiam do transporte de mercadorias opuseram-se à medida, argumentando que havia ocorrido, nos últimos anos, um grande aumento do valor dos fretes, o que era repassado ao consumidor com a elevação do preço final das mercadorias. Nesse contexto, para eles, o racionamento produziria mais uma leva de aumentos. Então, sugeriram, ao interventor federal, que o estado fosse dividido em zonas, com o propósito de que houvesse o tabelamento dos preços dos fretes de acordo com as peculiaridades. (CORREIO DO POVO, 20 março de 1943, p. 4)

Seguindo a mesma linha de apelo dos varejistas, chegou da serra um pedido para que a divisão de cotas fosse refeita, levando em consideração as características do relevo e a necessidade de consumo de cada região. Conforme os varejistas, a “região serrana pelas íngremes estradas deveria receber maior quantidade.” (CORREIO DO POVO, 26 de março de 1943, p. 6)

A resposta, para a grave situação que abrangia o Rio Grande do Sul, foi tomada em uma reunião, realizada no Rio de Janeiro, entre o Coronel João Carlos Barreto, presidente do Conselho Nacional do Petróleo, e os líderes responsáveis pelas Comissões Estaduais de Abastecimento. Os representantes rio-grandenses expuseram a importância do aumento da cota de combustíveis para os estados produtores de alimentos, bem como mencionaram a necessidade de regulamentar o tráfego dos caminhões que transportariam as mercadorias entre os estados brasileiros.

Diante disso, foi concedida a permissão para o tráfego de caminhões de carga entre São Paulo e Rio Grande do Sul, sendo implantadas barreiras policiais durante o trajeto, com o objetivo de fiscalizar e estipular as prioridades do que deveria ser transportado pelas rodovias. (CORREIO DO POVO, 29 de abril de 1944, p. 8) Em um breve balanço feito pela Comissão Estadual de

---

<sup>6</sup> Exemplo disso foram os números apresentados pelo jornal Correio do Povo em 25/03/1943, em que foi demonstrada a grande diminuição da cota recebida pela cidade de Santa Maria, a qual, de 10.000 litros, despencou para apenas 3.666 litros.

Abastecimento do Rio Grande do Sul, acreditava-se que seriam transportadas 1.200 toneladas de mercadorias semanalmente a São Paulo. (CORREIO DO POVO, 04 de maio de 1944, p. 2.)

Os governos – federais, estaduais e municipais – não poupavam esforços com o propósito de manter o controle sobre a distribuição dos combustíveis. Em Porto Alegre, por exemplo, o prefeito Loureiro da Silva assinou um decreto, em fevereiro de 1942, que proibia a venda de combustíveis das 17 horas de sábado às 4 horas da madrugada de segunda-feira. No entanto, existem relatos de que a população encontrou meios de contornar a lei; alguns moradores da capital, por exemplo, procuravam postos fora da cidade para abastecer, principalmente nas praias do litoral.

Juntamente ao estabelecimento dos horários para consumo de gasolina, foi solicitado, às companhias distribuidoras de combustíveis, que enviassem, quinzenalmente, à Comissão de Controle de Abastecimento Público, a relação de seus estoques, além de aconselhar “maior prudência, evitando saídas desse combustível acima do consumo normal.” (CORREIO DO POVO, 04 de fevereiro de 1942, p. 5)

Embora houvesse o esforço dos órgãos estaduais, para combater o desvio e uso inadequado de combustíveis, o controle total era impossível. Eram frequentes as denúncias de vendas clandestinas que chegavam às delegacias. Os casos que trataremos aqui foram encontrados no acervo do Tribunal de Segurança Nacional, ou seja, são casos que foram apurados pelas instituições regionais e levados ao TSN. Esse tipo de fonte histórica, como todas as outras, apresenta singularidades, Boris Fausto (1984, p. 21) ao analisar processos penais, afirma que, “os autos traduzem a seu modo dois fatos: o crime e a batalha que se instaura para punir, graduar a pena ou absolver.” E, ao citar Mariza Corrêa, afirma que o processo pode também ser entendido de certo modo como uma invenção, uma ficção social.

[...] no momento em que os atos se transformam em autos, os fatos em versões, o concreto perde quase toda a sua importância e o debate se dá entre os atores jurídicos, cada um deles usando a parte do real que melhor reforce o seu ponto de vista. Neste sentido é o real que é processado, moído até que se possa extrair dele um esquema elementar sobre o qual se construiu um modelo de culpa e um modelo de inocência. (FAUSTO, Boris; 1984, p. 22-23 apud. CORRÊA, Mariza; 1983, p. 40)

Embora o autor esteja referindo-se a processos penais, acreditamos que tais apontamentos também são congruentes com as ações tramitadas no TSN, nas quais, por um lado, existe um crime que chegou até as autoridades por meio de denúncias ou flagrante e, de outro, a interpretação das leis, das jurisprudências e, por fim, uma sentença que declara informa aos réus suas penas ou suas absolvições. Dito isso, vamos para análise dos autos.

Em Caxias do Sul, as empresas Zanella Mello & Cia, Amadeu Milani e Luiz Pizzamiglio & Cia, bem como o chofer Ernesto Guterres, foram acusados de estarem praticando “mercado negro” de combustíveis, (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, 20 de junho de 1944), tendo como respaldo as vistas grossas do fiscal da Comissão de Abastecimento - CA.<sup>7</sup>

A CA de Porto Alegre enviou, à delegacia de Caxias do Sul, um telegrama cobrando providências, pois haviam tomado ciência, por intermédio de denúncias, que a chefatura daquela localidade se mantinha alheia aos crimes e nada havia feito, por conta própria, para reprimi-los.

Amadeu Milani, dono de uma bomba de gasolina na cidade, foi acusado de ter vendido, clandestinamente, 30 litros de gasolina; Hermínio Zanella, indiciado por vender gasolina a Abrelino; Luiz Pizzamiglio foi incriminado por transportar 300 litros de gasolina de duvidosa procedência, e Ernesto de vender gasolina com procedência duvidosa a seus colegas de profissão.

As acusações de que Luiz Pizzamiglio, dono de uma fábrica de tecidos, havia transportado galões de combustíveis foram ratificadas pelos testemunhos dos funcionários João Kuhn e Pedro Giaconett. Em sua defesa, o proprietário explicou que estava construindo uma nova sede para a empresa e que o frete dos galões fazia parte de um acordo, no qual ele se responsabilizou por abastecer os automóveis que transportassem os materiais para a obra.

Hemínio Zanella, em seu depoimento, declarou desconhecer quem era Abrelino, o qual de acordo com a acusação ele havia vendido 18 mil cruzeiros em gasolina de forma clandestina. Todavia, reconheceu que negociou gasolina, pelo preço tabelado, com os motoristas que haviam lhe abastecido com lenha para uso da fábrica.

---

<sup>7</sup> Importante destacar que Caxias do Sul era o centro distribuidor de gasolina, encaminhando combustível às cidades de Antônio Prado, Flores da Cunha, Vacaria e Bom Jesus.

Ernesto Guterres era chofer, seu automóvel esteve por 15 dias parado para conserto. Com uma numerosa família para prover, resolveu vender sua cota de gasolina aos seus colegas de praça. Ademais, o responsável pela delegacia da cidade, acusado de cumplicidade com os réus, argumentou que a denúncia envolvia querelas particulares, já que Ernesto era inimigo de Pedro de Oliveira França, fiscal da Comissão de Abastecimento do Estado do Rio Grande do Sul, que foi destacado para averiguar casos de negócios clandestinos de combustível na cidade de Caxias do Sul.

Em vez de ir se instalar na sede da delegacia, para averiguar as denúncias, (o fiscal) foi procurar o escritório do advogado, chefe da oposição ao prefeito, onde a portas fechadas, sem testemunho algum (vide os termos de declaração, até sem escrivão) foi extorquindo declarações de gente humilde, para que o jornalzinho do requerido bacharel pudesse noticiar escandalosas novidades, contra as autoridades constituídas.” (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, 20 de junho 1944, p. 122.)

Assim, percebemos que, para além dos crimes, existiam intrigas e rixas envolvendo empresas, trabalhadores e autoridades, formando um campo de disputa de interesses, fossem eles pessoais, econômicos ou políticos, os quais, muitas vezes, eram levadas para outras instâncias.<sup>8</sup> Embora as testemunhas tenham afirmado que viram os crimes ocorrer, não apresentaram provas concretas e considerando as querelas e a falta de provas, o TSN absolveu todos os acusados.

Na região Sul do estado, também havia indícios de que a comercialização de combustíveis estava sofrendo irregularidades. No dia 13 de abril de 1944, o jornal *Correio do Povo* publicou que “Pelotas era, até poucos dias atrás, o paraíso dos açambarcadores e traficantes do mercado negro.”(CORREIO DO POVO, 13 de abril de 1944, p. 14) Conforme a reportagem, a prática de negócios ilegais, no ramo, motivou a mudança da Comissão Regional de Abastecimento - CRA e do delegado de polícia regional, Uiraçaba Salvado, para a cidade.

Com a instalação da CRA, em Pelotas, foi descoberta uma rede clandestina de venda de querosene e de gasolina, chefiada por José Requião de Oliveira, funcionário público, e por Carlos D. Gastal, gerente da firma Francisco Souza e Silva e agente da *Standard Oil Company*.

---

<sup>8</sup> Os envolvidos foram absolvidos por falta de provas.

Os casos do município de Caxias, assim como o de Pelotas, sinalizam para prática de transgressão do sistema por todos os níveis de trabalhadores, do chofer da praça ao funcionário das grandes companhias. Até mesmo funcionários da própria Comissão de Controle e Abastecimento Público não estavam imunes à corrupção.

Com o intuito de monitorar a distribuição de combustíveis, durante o período de escassez provocada guerra, foram criados cupons de cotas, que deveriam ser distribuídos para os interessados em adquiri-los. Em Porto Alegre, a distribuição desses ficava a cargo da Comissão de Controle e Abastecimento. Sem a apresentação dos cupons, a compra não podia ser efetivada.

Entre os funcionários da Comissão de Controle e Abastecimento, estava Oliveira Mâncio. Considerando a venda ilegal de cupons um bom negócio, Oliveira passou a furta da repartição em que trabalhava alguns talões (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, 28 de dezembro de 1943). Nessa empreitada, era acompanhado pelo chofer Joaquim Prado. A parceria ocorria da seguinte forma: Oliveira furtava os cupons, e Joaquim angariava os compradores entre seus colegas de profissão.

Em certa ocasião, Joaquim resolveu abandonar a capital rio-grandense para ir tentar a sorte no Rio de Janeiro. Diante disso, Helena, sua esposa e cunhada de Oliveira, seguiu o negócio, oferecendo os cupons para os colegas de seu ex-marido. O arriscado negócio foi realizado diversas vezes, sem ninguém ser flagrado, até o dia em que Helena recebeu de seu cunhado um cartão para aquisição de 600 litros de gasolina e vendeu-o a José Machado.

Então, Machado acabou revendendo o bilhete à empresa Expresso Saraiva. O caso levantou suspeita das autoridades locais e passou a ser investigado, terminando com a condenação de Oliveira a 2 anos e 4 meses de prisão e multa de Cr\$ 5.833,30. Já Helena, teve que pagar Cr\$ 500,00 aos cofres públicos, e José permaneceu 1 mês recluso, pagando Cr\$ 2.000,00 de multa.



**Figura 3 – Fotografias dos envolvidos no processo**

Fonte: TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Oliveiro Mâncio e outros, Porto Alegre, 28 de dezembro de 1943. Arquivo Nacional, Fundo do Tribunal de Segurança Nacional.

**Figura 4– Cupom de abastecimento fornecido pela Comissão de Controle e Abastecimento Público**



Fonte: TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Oliveiro Mâncio e outros, Porto Alegre, 28 de dezembro de 1943. Arquivo Nacional, Fundo do Tribunal de Segurança Nacional.

O envolvimento de alguns trabalhadores, em negócios dessa natureza, representou uma forma de auferir algum ganho com a comercialização ilegal de combustíveis. A bibliografia do período<sup>9</sup> aponta para o agravamento das dificuldades enfrentadas pelas famílias para adquirir itens básicos, como pão,

<sup>9</sup> Como por exemplo nas obras de Roney Cytrynowicz (2002) e Fernando Pureza (2009).

carne, leite, banha e açúcar após a eclosão da guerra. Contudo, através da análise dos casos mencionados anteriormente, percebemos que a conjuntura bélica não representou somente o aumento das restrições alimentares, mas também oportunidades de negócios ilícitos e vantajosos.

Medidas como a instalação de gasômetros e o estabelecimento de cotas de consumo era paliativas, sendo mais uma opção para o transporte urbano e às fábricas que uma solução para o problema de escoamento da produção. Como mencionado, as adversidades vivenciadas pelo setor do transporte tinham origem em circunstâncias anteriores à guerra, como a precariedade em que se encontravam as estradas e as linhas de transporte coletivo. Assim como, a falta de estrutura da viação férrea para lidar com grandes demandas. Diante desse cenário, as fontes nos sinalizam para a criação de um mercado clandestino de combustíveis, que não se restringia apenas a uma região do Rio Grande do Sul, muito menos a uma camada social, em alguns casos, esse tipo de criminalidade, extrapolava os limites da ambição econômica e envolvia também desavenças partidárias.

### **Rodando a fronteira, casos envolvendo pneus**

A borracha foi fonte de grande riqueza para o Brasil durante o fim do século XIX e início do XX. Entretanto, de forma contrabandeada, foram levadas mudas de *Havea Brasiliensis*<sup>10</sup> para a Grã-Bretanha, em solo europeu, as quais vieram a ser plantadas e aclimatadas no Jardim Botânico de Londres e, de lá, levadas às colônias britânicas e holandesas na Ásia. A partir de então, a produção de látex brasileiro entrou em declínio, recuperando seu potencial apenas na década de 1940, quando o Eixo conquistou as possessões inglesa no Continente Asiático.

Os Estados Unidos passaram a ser os principais compradores da produção brasileira, considerando o alto consumo exigido pela guerra. De acordo com estimativas, “durante a Primeira Guerra Mundial, cada pessoa utilizava, no serviço militar, 16 quilos de borracha, enquanto que, na Segunda Guerra Mundial, essa quantidade tinha aumentado para 98 quilos.” (SECRETO, 2022, p. 80) Assim, houve um aumento de 512.5%, que levou os estadunidenses

---

<sup>10</sup> Nome científico da árvore seringueira.



a assinar um acordo para compra do látex brasileiro em 1942, o qual ficou conhecido como Acordo de Washington.

Tal acordo foi assinado no dia três de março de 1942, após reunião entre os líderes do governo brasileiro e estadunidense. Tratava-se, basicamente, do fornecimento de alguns tipos de matérias-primas brasileiras à indústria estadunidense. Ele incluía:

- a) criação de uma corporação destinada a promover a expansão econômica brasileira, com cooperação técnica e financeira dos Estados Unidos;
- b) projeto de modernização da mina de Itabira (minério de ferro) e da ferrovia Vitória-Minas;
- c) fundo para o desenvolvimento da produção de borracha. (ABREU, 2020)

No decorrer dos anos de 1942 e 1943, outros acordos foram assinados e neles incluída a rubrica Acordo de Washington. Esses acordos “diziam respeito ao fornecimento de ipecacuanha, aniagem, lintens de algodão, timbó, babaçu, mamona, borracha manufaturada, café, cacau, castanha-do-pará, cristal de rocha, mica, rutilo, flores de piretro, cera de carnaúba, cera de urucuri.”(IDEM)

A Comissão de Acordos de Washington, criada pelo Decreto-lei 4.523, de 25 de julho de 1942, tinha o propósito de elaborar relatórios e de criar medidas para regular o mercado de borracha e seus derivados. Dentre as providências apresentadas nele, estavam as limitações, para donos de carros e caminhonetes adquirirem pneus, sendo também estabelecida uma cota de uma unidade por ano para proprietários de caminhões e duas para ônibus.

As câmaras de ar eram vendidas na base de duas para cada três pneus. A fim de adquiri-las, os interessados deviam encaminhar um pedido à Comissão, a qual enviava um perito com o intuito de aferir a necessidade dos pneus ou de câmaras serem substituídos. Em caso de um parecer favorável, a autorização era dada, e o material trocado tinha de ser entregue em pontos de coletas estabelecidos pelo governo. (CORREIO DO POVO, 15 de março de 1944, p. 2.)

Os dados apresentados pela Comissão de Controle dos acordos de Washington, a respeito da produção e da exportação de borracha, sinalizam para um vertiginoso aumento da produção de látex, principalmente após 1942, segundo podemos observar na tabela a seguir. É importante frisar que os

números apresentados, referentes ao ano de 1944, representavam apenas o primeiro semestre do referido ano.

Anos	Produção (Em toneladas)
1940 .....	17.480
1941 .....	19.500
1942 .....	21.000
1943 .....	32.000
1944 .....	12.863

**Tabela 1 – Produção de borracha de 1940 a 1944**

Fonte: Relatório da Comissão de Controle dos acordos de Washington sobre produção, exportação e financiamento da borracha e exportação de mangabeira e maniçoba. Rio de Janeiro. CPDOC, site <https://www.docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=CorrespGV2&PagFis=15591>

O aumento na produção significou, por conseguinte, em um grande número de trabalhadores angariados para o *front* da borracha. Muitos slogans foram utilizados com o intuito de chamar atenção dos brasileiros para o trabalho nos seringais. Conforme Maria Secreto (2007), a linguagem bélica que formava parte da “campanha da borracha”, na qual a região Norte era concebida como “front da borracha”. Ainda, o estímulo à produtividade de “mais borracha para a vitória” não passava de uma repressão retórica, visto que os contratos de trabalho, estabelecidos entre os donos dos seringais e os trabalhadores, não atribuíam, a estes últimos, a condição de soldados.

Os “voluntários”, na extração do látex, ficavam isentos do serviço militar, mas não tinham direitos nem recebiam como soldados. Em casos de reclamações a respeito de suas atividades, os seringueiros deveriam procurar a Justiça do Trabalho, pois era o órgão responsável por dirimir as litigâncias dessa natureza. Isso demonstrou que os “soldados da borracha” tinham juridicamente o *status* igual a qualquer outro trabalhador.

No entanto, o aumento da produção de látex não foi suficiente para suprir as novas necessidades, e produtos criados com esse tipo de matéria-prima tornavam-se escassos no mercado interno, ao ponto de serem

estabelecidas cotas, pela Comissão dos Acordos de Washington, para o consumo de pneus e câmaras de ar para cada estado brasileiro. Isso pode ser visualizado na tabela abaixo.

**Tabela 2 – Novas quotas estabelecidas pela Comissão local de controle dos acordos de Washington**

<b>Estado</b>	<b>Quantidade de pneus e câmaras</b>
Alagoas	2428
Amazonas	759
Bahia	10.224
Ceará	7.245
Distrito Federal	70.775
Espírito Santo	2.726
Goiás	2.536
Maranhão	663
Mato Grosso	3.008
Minas Gerais	31.341
Pará	2.983
Paraíba	8.267
Paraná	9.524
Pernambuco	18.014
Piauí	809
Rio de Janeiro	11.442
Rio Grande do Norte	3.103
Rio Grande do Sul	31.487
Santa Catarina	6.509
São Paulo	102.978
Sergipe	923

Fonte: Correio do Povo. Porto Alegre, 22 abril de 1944.

Seguindo a mesma lógica de racionamento, o governo brasileiro proibiu a venda de pneus para outros países. Todavia, a união de fatores, como a escassez de produtos à base de látex, no mercado nacional e internacional, o controle da venda desses e falta da matéria-prima, nos outros países latino-americanos, tornou o contrabando de borracha um negócio lucrativo.

O Rio Grande do Sul, devido à sua localização de fronteira com a Argentina e o Uruguai, acabou sendo alvo de ações de contrabandistas. Nessa época, foi veiculada, no Jornal Correio do Povo de abril de 1943, a seguinte notícia:

Quando o Brasil está empenhando esforço sobre-humanos; convertendo o suor e a saúde de seus filhos na grandiosa realização que é a Batalha da Borracha, num supremo esforço para extrair o ouro negro da Amazônia, é criminoso que elementos desnaturalizados estejam dando escoamento ilegal a tão preciosa manufatura. (CORREIO DO POVO, 02 de abril de 1943, p. 4.)

Os episódios de contrabando passaram a ser relatados nas páginas dos jornais, e um dos casos mais marcantes ocorreu em março de 1944. Nesse, estavam envolvidos Ramón Castillo, sobrinho do ex-presidente da Argentina; Manoel Ramon Alvaredo, ex-ministro de Obras Públicas da República vizinha e o jogador de futebol Cacho Perez, contratado pelo Sport Club Internacional de Porto Alegre. As estimativas da época apontam que esses indivíduos haviam investido um milhão de cruzeiros na compra de 700 pneus no Rio de Janeiro, que chegariam até Porto Alegre pela ferrovia. (CORREIO DO POVO, 05 de março de 1944, p. 18.)

Os argentinos enviaram Ricardo Jost Nebery e José Garaí para o Rio de Janeiro. Lá, deveriam encontrar com Valdemar Aragão Silveira e Sadi Vale Machado, ambos residentes na capital, os quais, mediante entrega de uma grandiosa “gratificação”, embarcariam o montante de pneus para Porto Alegre.

Após o despacho das “encomendas”, Valdemar e Sadi embarcaram em um voo com destino a Porto Alegre, o último ficou sete dias hospedado na capital gaúcha e, depois, foi preso. Já Valdemar, foi detido ao desembarcar, conforme mostra a foto do momento da prisão, publicada no jornal Correio do Povo, no dia 18 de março de 1944.

**Figura 5 – Prisão de Valdemar**



Fonte: CORREIO DO POVO, Preso Sadi Vale Machado, implicando num vultoso contrabando de pneus, Porto Alegre, 18 de março de 1944.

Os pneus eram os produtos preferidos para esse tipo de negócio ilegal, mas outras mercadorias, à base de látex, também eram alvo desse escuso comércio. A título de exemplo, podemos citar o caso de três argentinos, Miguel Pedro Benedeto, Alberto Domingo Viglicca Fontana e Ismael Ermenegildo Gutierrez, presos pela Polícia do estado do Rio Grande do Sul ao tentarem embarcar, no porto de Porto Alegre, 52 pneus, 354 bolas de tênis, 516 pares de salto de borracha, 84 grozas de preservativos, 6 pares de galochas, 30 pares de sapato para jogo de tênis, vários equipamentos para bicicletas, seringas de borracha, pulverizadores, bolsas de água quente, 236 pares de luvas de borracha, entre outros objetos.

A dificuldade enfrentada pelos contrabandistas que procuravam o estado não estava em adquirir os produtos à base de borracha. Eles tinham problemas ao transportá-los. O plano dos argentinos era acomodar as compras em caixas de compensado e embarcá-las em um navio com destino ao país de origem. (CORREIO DO POVO, 29 de julho de 1944, p. 2)

A ação dos vizinhos, nesse tipo de negócio, não se limitou somente aos casos anteriormente apresentados. No município de São Borja, foi preso outro argentino, Firmino Rodrigues, o qual portava seis malas contendo borrachas

laminadas e dois pacotes com enrolamentos para caminhões (CORREIO DO POVO, 04 julho de 1944, p. 3). Na região central do estado, também foram registrados casos de contrabando, sendo indiciados Eduino Vaz Ferreira, funcionário do Serviço de Repreensão ao Contrabando; Astrogildo Felix Martins, agente Ford em Itaqui; Rivadia Gutierrez, administrador do posto fiscal de Santa Maria; Arlindo de Souza Rocha, administrador do Porto de Cruz Alta; Ramão Subtil das Dores, chefe da guarda aduaneira de Itaqui, e o delegado de polícia de Itaqui, João Policarpo dos Santos.

As prisões de Eduino, Rivadavia, Arlindo e Ramão foram realizadas após os quatro serem flagrados acompanhando um comboio de três caminhões carregados com 300 pneus com destino à Argentina. O lucro dessa arriscada atividade seria de Cr\$ 80.000 para cada um dos envolvidos. A propina do delegado João Policarpo dos Santos, da delegacia de Itaqui, seria de Cr\$ 40.000. Ele, mediante pagamento, permitia a passagem dos produtos na fronteira sem maiores problemas. (CORREIO DO POVO, 28 de março de 1944, p. 10)

A análise desses casos de contrabando nos revelam duas questões latentes. Primeiramente, notamos que, embora houvesse leis que coibissem tais práticas, elas estavam sendo transgredidas com grau de refinamento muito grande. Em segundo lugar, as ocorrências em análise envolviam tanto pessoas conhecidas no meio social, como os políticos, funcionários públicos, jogadores de futebol, como pessoas comuns, sem notoriedade.

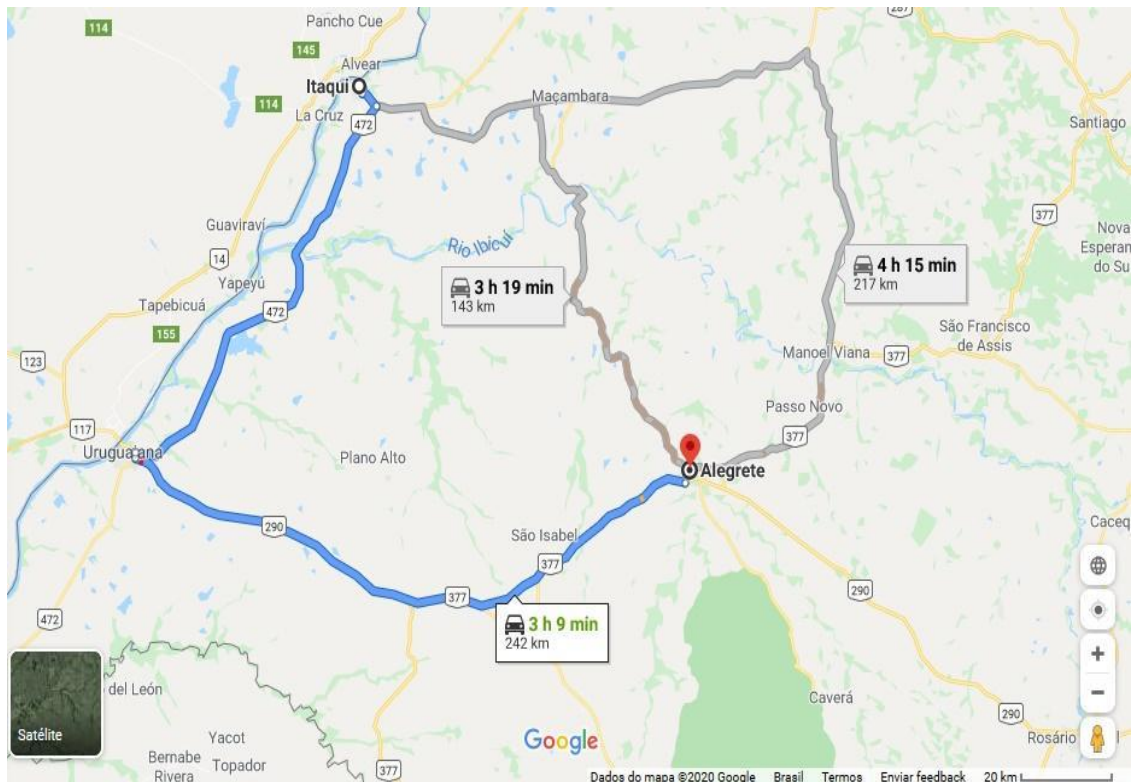
O envolvimento de membros do Serviço de Repreensão ao Contrabando da polícia e da guarda aduaneira sinaliza para a formação de uma rede de criminalidade que praticava o contrabandistas, e esses se valiam de suas posições para realizar vultuosas remessas de contrabando sem que houvesse desconfiança, pois eram as autoridades responsáveis pela repressão de tais práticas.

A incidência de casos de contrabando e a proximidade entre as ocorrências da área de fronteira acabaram nos chamando a atenção. Assim, a partir de agora, analisaremos esses incidentes com o intuito de compreender quais razões podem explicar a frequência e a proximidade entre eles.

Na cidade de Alegrete, Podalírio Palma da Silva era dono de uma pequena pensão, onde guardava um estoque de pneus usados. Segundo a

defensa do acusado, ao negociar a pensão, resolveu também se desfazer dos pneus. Ao saber que havia compradores na cidade de Itaqui, ele carregou uma carreta com os pneus e partiu a caminho de Itaqui. No entanto, ao fazer uma pausa para os bois descansarem, acabou sendo preso, e seu caso encaminhado ao Tribunal de Segurança Nacional<sup>11</sup>.

Diante do ocorrido, Podalírio deu entrada em pedido de *Habeas-corpus*. Seu advogado declarou que se tratava de um homem rústico, “como residia em uma cidadela da Fronteira, desconhecia por completo um Decreto-lei publicado no Diário Oficial.” (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, Alegrete, 20 de junho de 1944, p. 5) Assim, ele era um cidadão pacato e ordeiro, não tendo agido de má-fé. Porém, os argumentos da defesa não foram suficientes, e o pedido acabou sendo negado pelo TSN.



**Figura 6 – Mapa do trajeto entre Passo Fundo e Itaqui<sup>12</sup>**

Fonte: <https://www.google.com/maps>

<sup>11</sup> Encontrava-se preso desde o dia 10 de fevereiro de 1944.

<sup>12</sup> Existem, atualmente, três formas de chegar até Itaqui saindo de Alegrete. Contudo, acreditamos que a rota utilizada, pelos contrabandistas, era a de 143 km, tendo em vista que, em outro processo contra o mesmo réu, ele deu mais detalhes sobre o caminho que percorria.

Para nossa surpresa, também encontramos o processo que tramitou no Tribunal de Segurança Nacional. Nesta fonte, o senhor Podalírio foi tratado pelas autoridades, um velho conhecido do ramo do contrabando em Alegrete. Em depoimento ao TSN, o réu declarou que entrou para esse ramo de venda ilegal de pneus por conselho de Mauricio Lopes, o qual o convenceu afirmando ser um bom negócio na praça de Uruguaiana.

Acolhendo o conselho, Podalírio passou a adquirir pneus, comprou três de Saldavor (Cr\$ 170,00); três do chofer Atanagildo (Cr\$ 200,00); um do empregado da usina (Cr\$ 25,00); quatro de Mário Estivaete (dois por Cr\$ 120 e dois Cr\$ 80,00); um de um quitandeiro (Cr\$ 25,00); um pneu grande usado de João Paoli (Cr\$ 400,00); oito de um estofador (Cr\$ 450,00); quatro de Luiz Alves (Cr\$ 900) e, por fim, quatro de Odorico Souza (Cr\$ 445).

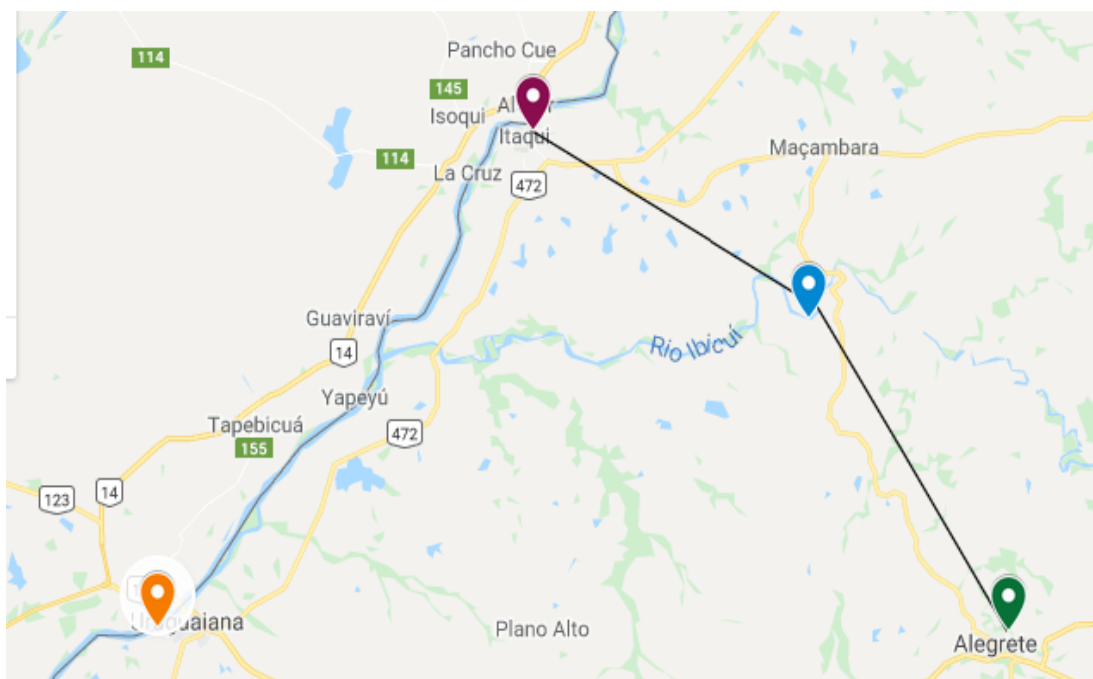
Após a obtenção dos artigos, Podalírio deu início à busca pelos compradores. Por meio de uma conversa com Luiz Mazzei, ficou sabendo que, em Itaqui, um empresário do ramo arroseiro, chamado Waldomiro, estava em busca de produtos. O negócio foi promissor, Waldomiro adquiriu 15 pneus, pelo total de Cr\$ 5.500,00 cruzeiros.

Animado com o lucro que havia angariado com o comércio ilegal, Podalírio voltou a comprar mais. Quando já acumulava 17 unidades, procurou um carroceiro para fazer o frete até Itaqui. O plano do réu era transportar os pneus de carroça até a costa do Ibicuí, deixar a mercadoria em uma casa e sair à procura de compradores nas empresas de arroz que existiam naquela região, mas o esquema falhou, e Podalírio acabou sendo surpreendido pela presença do delegado de polícia durante o trajeto.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Em seu depoimento, Podalírio deixou claro que o carroceiro não sabia da ilegalidade da carga que estava carregando.





**Figura 7 – Mapa do trajeto entre Alegrete e Itaqui**

Fonte: <https://www.google.com/maps>

O acusado e seus comparsas foram indiciados por fazerem parte de “uma quadrilha de contrabandistas espertos e perigosos aos interesses do país em guerra, pois que, não obstante a proibição, entregaram ao estrangeiro material necessário à indústria nacional.”(TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, , Alegrete, 17 de outubro de 1944, p.68) Os membros do TSN entenderam que não havia comprovação da tese de contrabando. Para isso, fizeram uso da jurisprudência emitida pelo Supremo Tribunal Federal, para o Art. 37 do decreto lei 4.766, que compreendia que “o contrabando de utilidades cuja exportação esteja proibida não se consuma enquanto a mercadoria não houver transposto a linha aduaneira e chagado ao seu destino”. (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, , Alegrete, 17 de outubro de 1944, p.128) Assim, pela maioria dos votos, os acusados foram absolvidos.

Na região Noroeste do estado, encontramos outro caso de grande repercussão envolvendo Jurandir Machado, de São Luiz Gonzaga, o qual exercia a função de viajante comercial; Avelino Machado, de Santo Ângelo, eletricitista; Antonieta Dubois Franzen, de Passo Fundo, proprietária da vulcanizadora Barreto; e João Coll, proprietário de uma empresa na vila de Sertão.

Jurandir e Avelino foram presos em flagrante, na estrada que ligava Passo Fundo a Coxilha, em posse de cinco pneus. As mercadorias eram de Pedro Marques, proprietário de um depósito de móveis e representante da Casa Gaúcha de Porto Alegre.

João Coll era proprietário de uma empresa na localidade de Sertão, onde Jurandir deixou Cr\$ 5.200,00 cruzeiros destinados à compra de tais artigos. As mercadorias adquiridas com esse valor estavam guardadas na vulcanizadora de Antonieta e, de lá, foram transportadas para a empresa de Coll e, após, levadas por Jurandir e Avelino à cidade de Santo Ângelo. O plano teria dado certo se, no meio do caminho até Santo Ângelo, os dois não tivessem sido presos em flagrante.

Na tentativa desesperada de se livrarem da prisão, ofereceram, sem êxito, propina ao policial Alberto Bussons. Um dos acusados, Avelino, irmão de Jurandir, afirmou que não tinha conhecimento desses negócios, já que seu irmão havia o convidado para acompanhá-lo em uma viagem de negócio.

Na busca por amenizar a participação no crime, Jurandir declarou que não praticava contrabando, apenas comprava os pneus, que vinham de São Paulo, com o dinheiro que Pedro Marques lhe repassava, auferindo apenas uma comissão pelo trabalho prestado.

Contudo, a procedência dos pneus é bastante importante, pois, se unirmos a incidência de casos do Norte e Noroeste do estado, com a procedência paulista, temos indícios de que existiam múltiplas redes de contrabando de pneus. Ao que tudo indica, algumas eram pequenas, envolvendo um número menor de artigos contrabandeados, e outras eram de amplitude interestaduais. Isso evidencia o quão rentável era esse tipo de negócio.

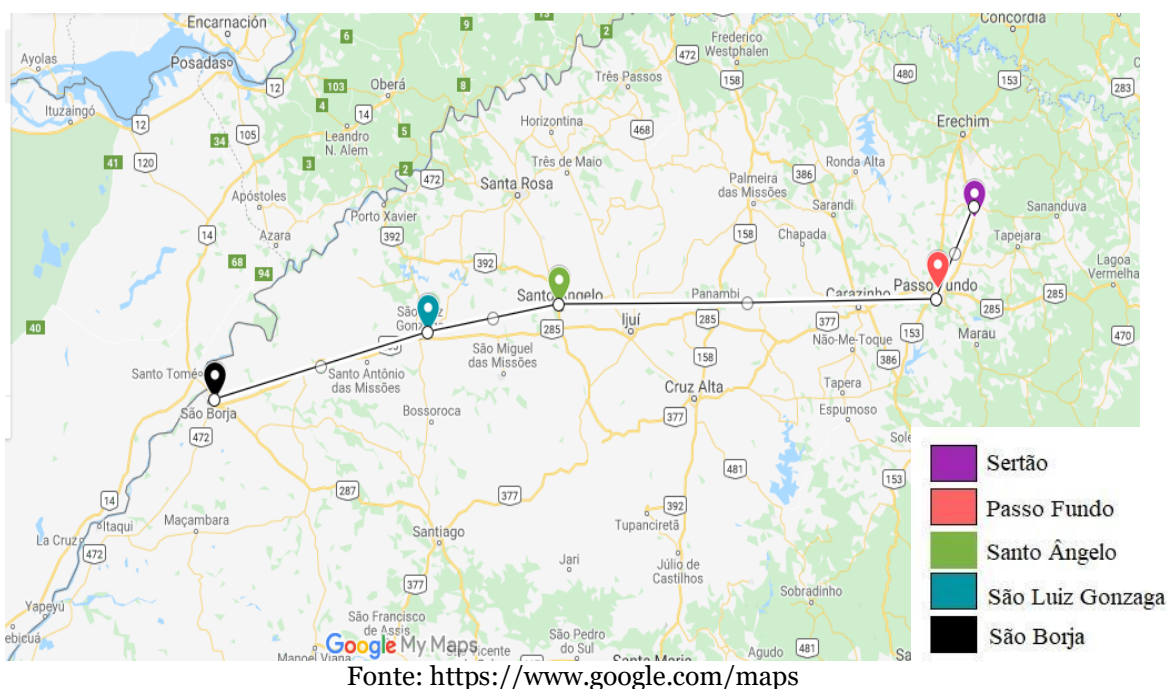
A lucratividade do contrabando de pneus foi a justificativa apresentada por Pedro Marques para ter entrado para o ramo. O réu tinha um tio argentino, o qual morava na divisa entre o país vizinho e a cidade de São Borja. Por intermédio desse, foi apresentado a Santo, também argentino, que lhe ofereceu Cr\$ 20.000,00 cruzeiros para que adquirisse pneus e os transportasse até a cidade de São Luiz Gonzaga. De lá, Santo os venderia ao Exército Argentino.

Em posse dos Cr\$ 20.000,00 cruzeiros, Pedro percorreu as cidades de São Luiz e Santo Ângelo, mas não conseguiu fazer negócio. Então, estendeu sua busca até Passo Fundo, local em que conheceu Jurandir, de quem comprou 5

pneus pela importância de Cr\$ 7.645,00 cruzeiros, e deixou Cr\$ 5.200,00 para que Jurandir adquirisse mais alguns. Em troca, este último receberia uma comissão de Cr\$ 1.000,00.

O flagrante foi feito pelo Tenente Oscar Klein, que levou os contraventores até o Quartel do 8º R.I, onde foi lavrado o flagrante sem a assinatura dos testemunhos (um sargento e um cabo), os quais haviam sido dispensados. No entanto, sem a firma das testemunhas, o ocorrido não poderia ser provado. Por esse motivo, mesmo estando aparente, nos depoimentos, que se tratava de uma pequena rede de contrabandos envolvendo brasileiros e argentinos, os ministros do TSN consideraram a acusação “inoperante, sob o ponto de vista estritamente jurídico, por falta de elementos substanciais que o invalidam, conforme se vê nos autos a fls. E fls. Em relação à assinatura de testemunhas supostamente presenciais ao fato,” julgando, portanto, inadequadas as prisões. Logo, os envolvidos foram absolvidos. (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, Passo Fundo, 29 de fevereiro de 1944)

**Figura 8 – Trajeto da provável rede de contrabando no Rio Grande do Sul**



Na região Noroeste/Norte do Rio Grande do Sul, também foram encontradas tentativas de subversão à lei que regulamentava a venda de pneus e

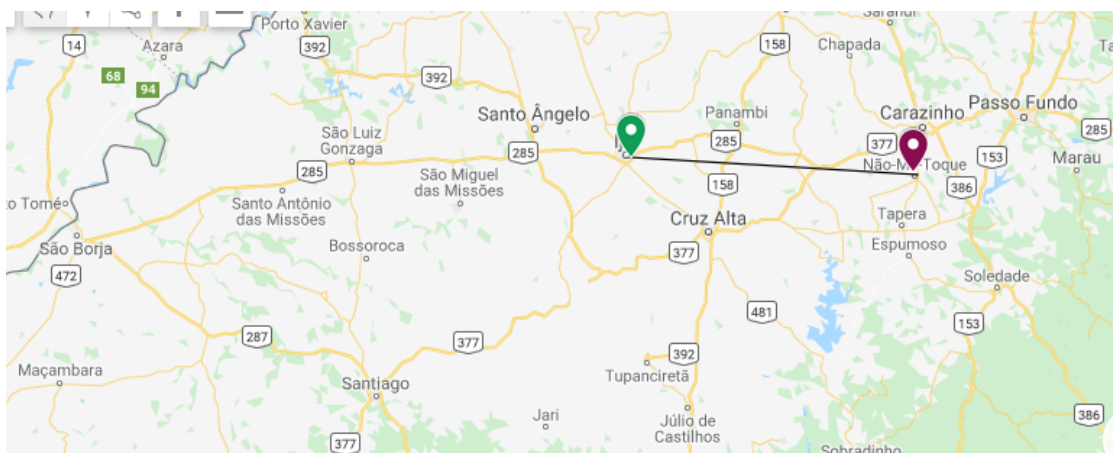
de câmaras de ar. No município de Não-me-Toque, foi efetuada a prisão de seis pessoas por crime de contrabando. Os cinco artigos estavam enterrados a uma profundidade de 160cm no porão da casa de um dos envolvidos.

Ângelo, um dos acusados, residia em Ijuí e estava interessado em comprar pneus para o caminhão que, recentemente, havia adquirido. Herculano Butoni, amigo de Ângelo, conhecia duas pessoas que estavam dispostas a negociar os artigos, Arthur e Oscar.

Após o negócio fechado, Ângelo gratificou Herculano com Cr\$ 1.500,00 cruzeiros e convidou Bertulino, um chofer natural de Lajeado, que residia em Não-me-Toque, para fazer o frete da mercadoria, oferecendo-lhe a quantia de Cr\$ 1.500,00 cruzeiros como pagamento. Em depoimento, Bernardino contou que aceitou o trabalho não só pelo valor que lhe seria pago, mas também porque seu irmão havia sido convocado pelo Exército e serviria em Ijuí, sendo essa uma oportunidade de levar Demétrio e seus pertences até o município.

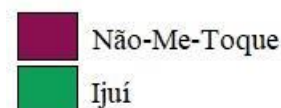
No dia combinado, Demétrio foi até a oficina mecânica na qual os pneus estavam guardados para buscá-los e levá-los até a casa de seu irmão, o chofer Bertulino. Entretanto, desconfiado da natureza do negócio, declarou que resolveu enterrar as mercadorias no quintal. Quando explicava o motivo de sua desconfiança a Bertulino, a polícia chegou e prendeu os dois em flagrante.

O processo foi analisado pelos membros do TNS, que consideraram o fato de que os pneus foram legalmente adquiridos por Arthur e Oscar. Desse modo, compreendendo que embora a circunstâncias da ocultação fizessem presumir a intenção de transportar a mercadoria de forma irregular, não existiam provas suficientes para mantê-los presos.(TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, 14 de novembro de 1944)



**Figura 9 – Mapa do trajeto entre Não-me-Toque e Ijuí**

Fonte: <https://www.google.com/maps>



Os produtos apreendidos, durante as prisões, geralmente, eram guardados em instalações das respectivas prefeituras. Todavia, o material, ao ser mal acondicionado, tendia a se deteriorar com facilidade. Na cidade de Uruguaiana, a prefeitura mantinha um galpão com grande quantidade de materiais de látex apreendidos durante as patrulhas policiais. Considerando o risco de perdê-los por falta de lugar adequado para guardá-los, solicitou permissão, à Comissão do Acordo de Washington, para que pudesse encaminhar os produtos a Hasta Publica. Durante o leilão, a empresa Torres & Cia. adquiriu um lote de 196 pneus,<sup>14</sup> o qual havia sido comprado com o dinheiro das três empresas, Torres & Cia., Walter Schamkel & Cia e Armando Raul Delacoste. A primeira entrou com o nome para realizar o arremate e uma terça parte do dinheiro necessário para comprá-lo, sendo o restante dois terços do valor, pagos pelas outras empresas.

Com o intuito de garantir a legalidade do arremate, o Inspetor assinou um documento no qual declarava estar ciente da situação. Porém, não foi o suficiente para garantir a concretização do negócio. As empresas foram acusadas de cometer crime contra economia popular, visto que havia uma lei que proibia a venda de pneus nas regiões fronteiriças. O advogado das empresas, ao tentar defender suas clientes, fez a seguinte afirmação.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Pelo custo de Cr\$ 12.064,40 cruzeiros.

<sup>15</sup> O Tribunal de Segurança Nacional não permitiu o arquivamento do processo e encaminhou, ao Supremo Tribunal Federal. Nessa instância, os autos foram analisados e chegou-se à

Não são as firmas brasileiras que mandam os pneus para Libres na Argentina, e sim os argentinos que vem buscar aqui no Brasil, levando-os para o outro lado; que não sabe como é feito este contrabando, mas suspeita que seja em chatas ou chalanas, pois a costa do rio Uruguai, aqui do lado do Brasil não é guardada nem fiscalizada como o é do lado da Argentina. (TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, 28 de dezembro de 1944, p. 77)

Conforme já mencionado, os casos analisados nos fornecem vestígios para que possamos afirmar que a prática de tráfico de produtos, à base de látex, na fronteira Norte/Noroeste do estado, era recorrente. No entanto, a declaração contida nessa ação nos apresentou uma novidade, a provável utilização de rotas fluviais pelos contraventores, uma vez que a extensiva fiscalização realizada pela polícia não abrangia as vias fluviais.

### Figura 10 – Identificação no mapa das cidades de Paso de los Libres e Uruguaiana



Fonte: <https://www.google.com/maps>

---

conclusão de que não houve desrespeito ao artigo 31 do decreto-lei 4.766 de outubro de 1942, que previa pena de seis meses a um ano para indivíduos que insurgissem com palavras ou atos contra “a lei, ordem ou decisão destinada a atender a interesse nacional”, nem mesmo ao decreto 6.122 de 18 de dezembro de 1943, que regulamentava a venda de pneumáticos

A historiografia mostra que a fronteira entre o Rio Grande do Sul e outros países sempre foi permeável. De acordo com Mariana Flores da Cunha Thompson Flores, a fronteira constitui-se enquanto paradoxo fim e início de territórios próximos, proporcionando, concomitantemente, separação e contato. Assim, ela adquire um caráter instável, “a *contingência*, que articula uma heterogeneidade de experiências e trajetórias e possibilita sua duplicação, sobreposição, apagamento, reposição.”(FLORES, 2012, p. 62)

O sujeito que vive na fronteira tende a habitar os dois lados, seja em função de laços de parentescos e/ou negócios. Embora a linha divisória que delimita os espaços seja abstrata, “cumpre função concreta na vida dos fronteiriços.” Em sua pesquisa, Flores percebeu que “os fronteiriços reconheciam a linha por onde a fronteira passava e demonstravam nítida clareza de que circular do seu lado, ou do outro lado, acarretava diferentes ações e questões a serem levadas em conta.”

No contexto que estamos analisando, esse comportamento era bastante recorrente, pois argentinos, uruguaios e brasileiros sabiam o que estava em voga quando praticavam contrabando, tinham ciência dos limites políticos e das consequências jurídicas geradas por suas ações. Contudo, a consciência de suas práticas nunca foi empecilho para as relações das fronteiras. Na concepção de Flores, “há pessoas que, sem negar seu pertencimento, desenvolvem partes importantes de suas vidas no outro lado ou, pelo menos, contam de alguma forma com aquele espaço nas suas estratégias sociais.” (FLORES, 2012, p. 68) Assim, compreendemos a realização do comércio ilegal de borracha como uma forma de utilização do espaço fronteiriço como estratégia social, gerenciando relações em ambos os lados para negociar mercadorias clandestinamente, o que resultaria em lucros.

Esse tipo de contato pode ser considerado como *transfronteiriço* visto que “atravessam o limite material da fronteira política.”(FLORES, 2012, p. 63 *apud*. GRIMSON, 2012, p 26). O espaço de fronteira, permeável e ambíguo, também é discutido por Julia Chindemi, que dividiu esse em duas dimensões. A primeira diz respeito à questão jurídica, institucional, um limite geopolítico; e a segunda é concebida como espaço *desterritorizado*, o qual compreende práticas de articulação e vínculos entre os indivíduos dos dois lados. (FLORES, 2012, p. 64 *apud*. CHINDEMI, 2003, p 6).

São exemplos [...] as “tradições de fronteira internacional”, o uso de recursos econômicos como as redes de contrabando e o grande número de proprietários de terra rio-grandenses que tinham propriedades no Uruguai; a mobilidade da população, que teria formado um mercado de trabalho internacional, bem como o caráter plurinacional das forças militares; o espaço fronteiriço que ofereceu refúgio político (FLORES, 2012, p. 63)

A partir da apreciação das concepções sobre fronteira e da análise dos casos realizada nesse estudo, percebemos que o trânsito, entre os dois lados, era algo comum no cotidiano dos moradores das regiões fronteiriças. As transações econômicas e os laços de parentescos faziam parte de suas vidas.

Dessa maneira, as possibilidades abertas pelo espaço *desterritorizado* e pelas relações *transfronteiriças*; o alto valor alcançado pelos produtos à base de látex e os entraves governamentais, para compra e venda de pneus, tornaram o contrabando de artigos de borracha uma oportunidade de lucrar.

Esse lucro era variável, pois notamos a existência de negócios de vários níveis. Por meio de nossa pesquisa, deparamo-nos com casos de apreensão de grande quantidade de pneus e de materiais feito de látex. Por outro lado, encontramos crimes que tratavam de montantes pequenos, de menos de uma dezena desses artigos. Isso demonstra que esse tipo de crime estava sendo praticado tanto por pessoas mais abastadas, que dispunham de considerável recurso para comprar e revender grandes quantidades de pneus, quanto por alguns trabalhadores comuns, os quais, embora não tivessem muito capital para investir nesse negócio, viam nele a chance de ter um ganho extra, quer fosse adquirindo pneus, quer trabalhando como freteiros, laranjas, carregadores ou mediadores dos negócios.

### **Conclusão**

Toda escrita acadêmica passa por um processo de escolha das fontes a serem apresentadas ao leitor, o número de documentos que um pesquisador lê não cabe em seus textos, é necessário selecionar e toda seleção é subjetiva. Como explicamos na introdução, a restrição imposta pelo Arquivo Nacional que permitiu apenas a consulta de 10 documentos por dia, assim como nossa impossibilidade de visitar por mais tempo o acervo, limitou a pesquisa aos processos do TSN, porém no montante pesquisado notamos que os crimes da



mesma natureza se repetiam, havendo frequência e, de certa forma, um modo operante.

Nossa escolha para apresentar aos leitores esses processos foi baseada no fato de serem processos bem completos, com vários anexos, testemunhas e por representarem os crimes que mais nos deparamos. Boris Fausto ao trabalhar com ações penais salienta as peculiaridades desse tipo de fonte, de acordo com o autor.

[...] contém uma rede de signos que se impõem à primeira vista, antes mesmo de uma leitura mais cuidadosa do discurso. Distinções espaciais expressam-se nos erros de grafia, na transcrição em conjunto dos depoimentos de várias testemunhas, indicando que um processo foi instaurado em um bairro distante, com marcas fortemente rurais. Pobreza e riqueza deixam por vezes nítidas pegadas distintivas. (FAUSTO, 1984, p. 20)

Os processos julgados pelo TSN também apresentam uma forma singular, mais do que apenas revelar os crimes, seus envolvidos e o julgamento, a leitura das entrelinhas nos permitem conhecer várias nuances como, o contexto da região, as disputadas locais, a situação econômica dos envolvidos, as estratégias de sobrevivência em um momento de beligerância, entre outras camadas de informações.

As conclusões dos processos também nos trazem informações, Mário Cabral em sua pesquisa sobre o Decreto n. 869 discorda da ideia que por muito tempo se propagou de que os crimes contra economia popular não resultaram em condenações, no entanto, também salienta que não podemos fugir do que o próprio Nelson Hungria<sup>16</sup> declarou, o fato de que “os grandes empresários não foram atingidos pela lei, no entanto não podemos falar o mesmo dos mísero vendeiro de esquina, que pede mais vinte centavos no quilo do açúcar, ou o padeiro que pede mais dez centavos além do preço da tabela!” (APUD 185-186) Nossa experiência de pesquisa com esse tipo de fonte, assim como os autos aqui analisados, realmente, corroboram com esse fato, não encontramos nenhuma grande empresa condenada, isso não quer dizer que não existia, mas que não eram frequentes, a ponto de encontrarmos em nossa amostragem. Por outro

---

<sup>16</sup> Nelson Hungria participou da elaboração do Código Penal, do Código de Processo Penal, da Lei das Contravenções Penais e da Lei de Economia Popular.

lado, os esquemas organizados por pessoas físicas, assim como pequenas empresas foram processadas e, como podemos notar, em alguns casos, condenadas.

Por fim gostaríamos de reiterar aqui, uma conclusão que já havíamos tendo no decorrer do artigo, os problemas de natureza econômica já existiam antes do contexto bélico se estabelecer, como comprovação disso, podemos apontar que o Decreto n. 869 que instituiu os crimes contra economia popular é anterior ao período referido. No entanto, os velhos problemas tornaram novas proporções com a conjuntura de crise instaurada com a Segunda Guerra Mundial, diante disso, os criminosos deixam de ser apenas criminosos e passam a ser visto também como antipatriotas de acordo com o discurso de esforço de guerra.

Contudo, é importante compreender que a criminalidade, de acordo com Boris Fausto (1984), é um fenômeno complexo e multifacetado que deve ser entendido não apenas em termos de comportamento individual, mas também em seu contexto social e histórico mais amplo. Sua abordagem ajuda a promover uma compreensão mais profunda das raízes e dinâmicas da criminalidade em uma sociedade. Ou seja, não devemos apenas analisar as pessoas cometendo crimes como contrabando de pneus ou operações clandestinas de combustível, mas também é essencial entender o cenário em que esses crimes ocorreram, como a conjuntura da Segunda Guerra Mundial, que gerou escassez e valorização dos produtos em questão, transformando sua comercialização ilegal em um negócio lucrativo. Além disso, no que diz respeito aos crimes de contrabando nas regiões norte e noroeste do estado, não eram algo novo, como mencionado anteriormente; essas fronteiras já eram usadas para esse tipo de atividade muito antes dos casos analisados, mudando apenas os produtos alvo do crime

A advogada Roberta Pedrinha, em seu artigo intitulado “Política criminal em tempos de crise: a produção de subjetividade punitiva, a sociedade do trabalho, a produção de excluídos e a prática policial”, referente a crise do modelo neoliberal capitalista, explica que a política criminal em meio a crise “ajustou-se à metáfora da guerra.” Nos discursos existe a ideia de um inimigo em comum, alguém ou algo a ser derrotado, que deve ser eliminado. (2011, p. 17) A Lei de Economia Popular e os Acordos de Washington, durante a guerra,

naturalmente adquiriram essa conotação. Obedecer à lei não era apenas uma obrigação de todos os cidadãos, mas também um dever patriótico, uma questão de defesa nacional em face de um conflito de escala global. Portanto, podemos afirmar que questões preexistentes assumiram novas dimensões, não sendo o contexto de guerra a causa subjacente."

### **Referências bibliográficas**

- CABRAL, Mário C. A aplicação do antitruste no Brasil: o mito da falta de efetividade da lei de crimes contra a economia popular de 1938. **Revista Nomos**, v. 38 n. 2, 2018, p. 171-190.
- CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra Sem Guerra: a mobilização e o cotidiano em São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Geração Editorial, 2002.
- FAUSTO, Boris. **Crime e Cotidiano: a criminalidade em São Paulo 1880-1924**. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- FERREIRA, Jorge. **Brasil, 1942: Estado e sociedade contra o Reich**, Acervo - *Revista do Arquivo Nacional*, n. 2, v. 30, 2017.
- FORTES, Alexandre. Os impactos da Segunda Guerra Mundial e a regulação das relações de trabalho no Brasil. **Nuevos Mundos**, 2014. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/66177>, acessado dia 17 de fevereiro de 2019.
- FLORES, Mariana F. C. T. **Crimes na Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889)**. Tese (Doutorado), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.
- HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos**. São Paulo: Cia. das Letas, 2003.
- KONRAD, Glaucia Vieira Ramos. **Os trabalhadores e o Estado Novo no Rio Grande do Sul: um retrato da sociedade e do mundo do trabalho (1937-1945)**. Tese (Doutorado), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.
- MULLER, Carlos Alves. **A história econômica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Editora Grande Sul, 1998.
- PEDRINHA, Roberta D. Política criminal em tempos de crise: a produção de subjetividade punitiva, a sociedade do trabalho, a produção de excluídos e a prática policial. **Revista Epos**, vol.2, n.1, 2011, p. 10-44.
- PUREZA, Fernando. Economia de Guerra, Batalha da Produção e Soldados-Operários: o impacto da Segunda Guerra Mundial na vida dos trabalhadores de porto alegre (1942-1945). 2009. 210 f. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

SECRETO, María. “Mais Borracha Para A Vitória”: Campanha de recrutamento de trabalhadores e fracasso social na exploração de borracha durante o governo Vargas. **Estudios Rurales**, Argentina, v. 1, 2022, p. 79-107.

SECRETO. Maria Verônica. **Soldados da borracha**: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.

SILVA, Nauber G. **O “mínimo” em disputa: salário mínimo**, política, alimentação e gênero na cidade de Porto Alegre 1940-1968). Tese (Doutorado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

SPERANZA, Clarice Gontarski. **Cavando direitos**: as leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940-1950). São Leopoldo-RS: Oikos, 2014.

### Fontes históricas

CORREIO DO POVO. 120 mil toneladas de mercadorias aguardam transporte. Porto Alegre, 02 de agosto de 1944. CORREIO DO POVO. Falta de transporte – avultados os prejuízos da indústria de suínos. Porto Alegre, 04 de agosto de 1944.

CORREIO DO POVO. A falta de combustíveis na capital e no interior. Porto Alegre, 26 de março de 1943.

CORREIO DO POVO. A gasolina para o interior do estado. Porto Alegre, 20 março de 1943.

CORREIO DO POVO. Aumento de 120 reais no preço do litro da gasolina. Porto Alegre, 23 novembro de 1939.

CORREIO DO POVO. Contrabando de pneus e câmaras de ar para a Argentina, Porto Alegre, 02 de abril de 1943.

CORREIO DO POVO. Crise de transporte na região serrana, Porto Alegre, 15 de setembro de 1939.

CORREIO DO POVO. Crise de transporte na região serrana. Porto Alegre, 15 de setembro de 1939.

CORREIO DO POVO. Em sensacional diligência, a polícia local desarticulou uma rede de contrabandistas de pneus, prendendo um bando de criminoso argentinos e brasileiros. Porto Alegre, dia 05 de março de 1944. CORREIO DO POVO. Entrou no Brasil como turista argentino para fazer um contrabando, Porto Alegre, 29 de julho de 1944.

CORREIO DO POVO. Falta de “Wagons” de Viação Férrea para a condução do trigo de Passo Fundo. Porto Alegre, 22 de março de 1939.

CORREIO DO POVO. Grande dificuldade para escoamento da produção. Porto Alegre, 04 de março de 1944.

CORREIO DO POVO. Intensificação do gasogênio, Porto Alegre, 05 de fevereiro de 1942.

CORREIO DO POVO. Na Comissão de Abastecimento Público. Porto Alegre, 01 de março de 1944.

CORREIO DO POVO. O Barateamento de transporte para o trigo. Porto Alegre, 14 de julho de 1939.

CORREIO DO POVO. Pneus e câmaras só podem ser adquiridos mediante autorização. Porto Alegre, 15 de março de 1944,

CORREIO DO POVO. Presos em São Borja quando ali desembarcavam seis malas com borracha. Porto Alegre, 04 julho de 1944.

CORREIO DO POVO. Prosseguem as investigações da polícia para esclarecer os contrabandos de pneus praticados no estado, Porto Alegre, 28 de março de 1944.

CORREIO DO POVO. Será reiniciado, na próxima semana, o tráfego de caminhões de carga entre Porto Alegre e São Paulo. Porto Alegre, 04 de maio de 1944.

CORREIO DO POVO. Seramente ameaçada a economia gaúcha: angustiosa a situação criada pela falta de transporte. Porto Alegre, 20 de abril de 1944.

CORREIO DO POVO. Seramente ameaçada a economia gaúcha: angustiosa a situação criada pela falta de transporte. Porto Alegre, 20 de abril de 1944.

CORREIO DO POVO. Vigilância rigorosa dos combustíveis em Porto Alegre. Porto Alegre, 04 de fevereiro de 1942.

CORREIO DO POVO. Voltarão a trafegar os caminhões de carga entre São Paulo e Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 29 de abril de 1944.

CORREIO DO POVO. “Pelotas era, até poucos dias atrás, o paraíso dos açambarcadores e traficantes do mercado negro. Porto Alegre, 13 de abril de 1944.

O ORIENTADOR: Trabalho, Indústria e Comércio, n. 13, Porto Alegre, dia 05 de abril de 1943, p. 399.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Angelo Cereser e outros, Carazinho, 14 de novembro de 1944. Arquivo Nacional, Fundo: Tribunal de Segurança Nacional.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL, Ernesto dos Santos e outros, Caxias do Sul, 20 de junho de 1944. Arquivo Nacional, Fundo: Tribunal de Segurança Nacional.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Jurandir Machado, Passo Fundo, 29 de fevereiro de 1944. Arquivo Nacional, Fundo Tribunal de Segurança Nacional.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Oliveira Mâncio e outros, Porto Alegre, 28 de dezembro de 1943. Arquivo Nacional, Fundo do Tribunal de Segurança Nacional.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Podalirio Palma da Silva, Alegrete, 17 de outubro de 1944

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Podalirio Palma da Silva, Alegrete, 20 de junho de 1944.

TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL. Walter Schamkel e outros,  
Uruguaiana, 28 de dezembro de 1944, p. 77. Arquivo Nacional, Fundo Tribunal  
de Segurança Nacional.

***Recebido em Setembro de 2023***  
***Aprovado em Setembro de 2023***