CEH/UFSM, RS
CIGNACHI, Henrique
Especialização
2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL

# OS OPERÁRIOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL: ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO (1917-1936)

**MONOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE ESPECIALIZAÇÃO**

**Henrique Cignachi**

**Santa Maria, RS, Brasil**

**2011**

# OS OPERÁRIOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL: ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO (1917-1936)

**por**

**Henrique Cignachi**

Monografia de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em História do Brasil, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de
**Especialista em História do Brasil**.

**Orientador: Prof. Dr. Diorge Alceno Konrad**

**Santa Maria, RS, Brasil**

**30 de Novembro de 2011**

**Universidade Federal de Santa Maria**
**Centro de Ciências Sociais e Humanas**
**Curso de Especialização em História do Brasil**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,
aprova a Monografia de Conclusão de Curso

# OS OPERÁRIOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL: ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO (1917-1936)

elaborado por
**Henrique Cignachi**

como requisito parcial para obtenção do grau de
Especialista em História do Brasil

## COMISÃO EXAMINADORA:

**Diorge Alceno Konrad**, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

**João Rodolpho Amaral Flôres**, Dr. (UFSM)
(1º Membro Titular)

**Glaucia Vieira Ramos Konrad**, Dra. (UFSM)
(2º Membro Titular)

**Júlio Ricardo Quevedo dos Santos, Dr.**
(Membro Suplente)

Santa Maria, 30 de Novembro de 2011.

# AGRADECIMENTOS

*Eu gostaria de agradecer a todas as pessoas que fazem parte de minha vida.*

*Amigos, camaradas, família. Todos são parte essencial da pessoa que apresenta esta humilde monografia.*

*Em especial, quero agradecer meus pais, Ivo e Maria da Glória, que me trouxeram a este mundo e me deram amor, carinho e esperança.*

*Agradecer a meus camaradas Roberto e Rafael que me ajudaram na revisão deste trabalho, dando suporte e importantes considerações.*

*Agradecer a minha companheira, Daiane, que com seu carinho, amor e paciência acompanhou a construção deste trabalho, ajudando também no difícil trabalho de revisão.*

*Por fim, agradecer aos membros desta banca e ao meu orientador que com suas considerações fizeram deste trabalho uma produção que possa contribuir com a memória da classe trabalhadora em seu histórico fardo de trabalhar sem dominar o processo produtivo.*

*Quem sabe um dia, dominarão.*

# RESUMO

Monografia de Conclusão de Curso
Curso de Especialização em História do Brasil
Universidade Federal de Santa Maria

**OS OPERÁRIOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL: ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO (1917-1936)**

AUTOR: HENRIQUE CIGNACHI
ORIENTADOR: DR. DIORGE ALCENO KONRAD

Data e Local da Defesa: Santa Maria, 30 de Novembro de 2011.

Esta monografia busca apresentar um breve esforço de síntese para a compreensão da atuação política da categoria dos operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com foco na cidade de Santa Maria, principal entroncamento ferroviário do Estado, no período de 1917 – momento em que ocorreu uma grande e massiva greve dos ferroviários contra a exploração da empresa estrangeira, a Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Bresil –, até 1936, quando se desenvolveu outra parede, que nasceu nas bases, sem apoio do sindicato "oficial", contra a quebra de acordo salarial com o Governo Estadual de Flores da Cunha. Esta monografia busca, também, entender as estratégias políticas adotadas por esta categoria no contexto da luta de classes do período recortado, entendendo que este estudo ilustra um exemplo da atuação dos trabalhadores em suas lutas durante o Século XX.

Palavras-Chaves: Greves; Movimento Operário; Ferroviários; Santa Maria.

# ABSTRACT

Course Conclusion Monograph
Course of Specialization in Brazil History
Universidade Federal de Santa Maria

**THE WORKERS OF THE VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL: BETWEEN RADICALIZATION AND CONSENSUS**

AUTHOR: HENRIQUE CIGNACHI
ADVISOR: DR. DIORGE ALCENO KONRAD
Dates and Place of the Defense: Santa Maria, 30 of November of 2011.

This monograph aims to present a brief synthesis effort to understand the political role of the category of railroad workers of Rio Grande do Sul, with a focus in the city of Santa Maria, the main railway junction of the State, from 1917 - when there was a large and massive railway strike against exploitation of the foreign company, the Compagnie des Chemins du Fer Auxiliaire au Bresil - until 1936, when he developed another wall, which was born at the base, without support of the "official" union against breaking wage agreement with the State Government of Flores da Cunha. This thesis also seeks to understand the political strategies adopted by this category in the context of the class struggle of the period cut, understanding that this study illustrates an example of the role of workers in their struggles during the twentieth century.

Word-Keys: Strike; Working-Class Movement; Railroad Workers; Santa Maria.

# SUMÁRIO

**INTRODUÇÃO** ..... 07

**1. REVOLUÇÃO E CONTRA REVOLUÇÃO: UM MUNDO EM METAMORFOSE** ..... 12

**2. A GREVE DE 1917** ..... 18

**3. A *FOLHA DO POVO* E AS DISPUTAS DA DÉCADA DE 1920: ANARQUISTAS, COOPERATIVISTAS, IGREJA E REPUBLICANOS** ..... 34

**4. A GREVE DE 1936: ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO** ..... 46

**CONCLUSÃO** ..... 54

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** ..... 60

**FONTES** ..... 63

**ANEXOS** ..... 64

# INTRODUÇÃO

Quando tratamos de estudos sobre a formação e atuação da classe trabalhadora, marcos temporais nem sempre são úteis, já que a classe em si é um elemento em constante formação e metamorfose de sua condição. A classe, se existente como situação nas relações de produção, precisa se manifestar pelos seus sujeitos determinados estruturalmente. Esta manifestação pode ser vista, aparentemente, em suas percepções culturais, de *status*, bem como, em suas manifestações políticas formais – em que se reconhece como classe distinta das outras e cria mecanismos – greves, sindicatos e partidos – para atingir seus objetivos. Desta forma, a classe "se faz" em seu movimento de reivindicação de sua própria existência e contra certa condição apresentada.

Na atual historiografia é possível ver-se duas tendências de pesquisa sobre a classe trabalhadora, que criam contraposições falaciosas e perniciosas para a interpretação materialista da História. De um lado os "estruturalistas" que se colocam em nome de um marxismo clássico, em que a classe aparece como determinação estrutural do desenvolvimento capitalista; do outro, os "culturalistas", de inspiração thompsoniana, que buscam ver a classe em seu próprio fazer, para além de determinações estruturais, como sujeito criador de sua própria História.

Diga-se que estas duas leituras são falsamente contrapostas, pois o estudo da classe trabalhadora pode ser encontrado na "síntese" entre estas duas tendências, conforme exposto por Emília Viotti da Costa.[1] No próprio Marx, a tensão entre a "ação" e a "estrutura" formam um programa de interpretação da realidade fundada na leitura dos condicionamentos gerais para os indivíduos formadores da sociedade e que não tem um fim em si. Servem, sim, para entender o leque de opções dispostos para estes, enquanto promotores da ação social que podem transformar estes mesmos condicionamentos conforme a apreciação da correlação de forças apresentadas, que de maneira alguma são naturais, mas históricos – ou seja, em constante transformação.

Assim, consideramos como profícua a pesquisa que concebe contrabalancear – mesmo que contraditoriamente – a ação e a estrutura, a opção e a condição em que os sujeitos se encontram. Concretamente falando, não basta interpretarem-se os condicionamentos estruturais para "adivinhar" a ação da classe; por outro lado, é impossível entender a ação da classe sem entender onde ela se dá, como se dá, e contra quem se dá. Devemos entender a

[1] Ver COSTA, 1998, 2001.

História como um processo, no qual os homens fazem a si mesmos sem muitas vezes ter plena consciência de como o fazem. Como diz Lênin, temos que ter a compreensão, na análise da História e da sociedade, que:

> todas as classes e todos os países não podem ser considerados de modo estático, e sim, dinâmico [...], em movimento. O movimento, por sua vez, é tomado não só do ponto de vista do passado, mas também do futuro; além disso, não com o critério vulgar dos "evolucionistas", que só percebem modificações lentas, e sim dialeticamente: "Nos grandes processo históricos, vinte anos equivalem a um dia – escrevia Marx a Engels – se bem que possam ocorrer dias nos quais se condensem vinte anos.[2]

Neste esquema metodológico, fundado na leitura materialista-histórica da realidade, torna-se importante destacar os fundamentos gerais – as condições, os condicionamentos gerais, o que chamamos aqui de "condições estruturais" – da formação da classe trabalhadora brasileira. Considerar-se-á classe trabalhadora, pois apesar de classe operária ser muitas vezes tratada como seu sinônimo, acaba limitando a leitura ao trabalhador fabril, legítimo operário, mas que não engloba toda a classe trabalhadora. A classe trabalhadora é a do proletariado, do conjunto de pessoas que desprovidas de meios de produção próprios, precisando alienar (vender) sua própria força de trabalho a um proprietário de meios, um burguês, um capitalista, um empresário (tomados aqui como sinônimos da manifestação da mesma classe). Conclui-se desta breve inferência, que os trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul são parte desta classe. Nesta monografia assim o chamaremos, de "operários", pois assim o eram – operadores de máquinas. Os funcionários da Viação, principalmente os de alto escalão, apesar de constituir associações com os demais trabalhadores, estavam mais propensos a responder pela política dos "de cima", ou simplesmente ocupavam tais postos pois eles tinham tal tarefa, o de responder pelos "de cima", desta formavam um "limbo" entre a direção e demais trabalhadores, não podendo dizer que constituíam parte da classe; pelo menos, não respondiam a ela ou buscavam responder através de mecanismos que buscavam apaziguar os conflitos, tais como veremos na atuação da Cooperativa.

Além disto, objeta-se constantemente uma separação entre classe e movimento. Uma separação que deve apenas ter demarcações didáticas, mas não teóricas. Seria extremamente prejudicial colocar o movimento como fruto "externo" da classe, o que certamente iria ao encontro do discurso conservador do período estudado. O movimento é o resultado das opções da classe, de seus sujeitos participantes; entre outras palavras, é onde ela se manifesta politicamente da melhor maneira possível. Decorre daí o trinômio greves, sindicatos e

---

[2] LENIN, 1979, p. 6.

partidos, o qual não deve ser entendido como elementos exteriores á classe, mas elementos formadores da mesma.[3] Sem esta manifestação – não apenas econômica, mas essencialmente política - podemos compreender as classes sociais para além da ideologia liberal, fundamentadora da sociedade capitalista.[4]

*

A partir destes pressupostos metodológicos, esta monografia busca apresentar um breve esforço de síntese para a compreensão da atuação política da categoria dos operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com foco na cidade de Santa Maria, principal entroncamento ferroviário do Estado, no período de 1917 – momento em que ocorreu uma grande e massiva greve dos ferroviários contra a exploração da empresa estrangeira –, até 1936, quando se desenvolveu uma greve, que nasceu nas bases, sem apoio do sindicato "oficial", contra a quebra de acordo salarial com o Governo Estadual de Flores da Cunha. Dessa forma, o trabalho busca entender as estratégias políticas adotadas por esta categoria no contexto da luta de classes do período recortado, entendendo que este estudo serve para exemplificar parte da atuação dos trabalhadores em suas lutas durante o Século XX.

O esforço de sistematização deste período vai ser delineado a partir de quatro momentos significativos: (1º.) a exposição da greve de 1917 e suas repercussões políticas[5]; (2º.) uma pesquisa sobre a atividade anarquista em Santa Maria através do jornal *Folha do Povo* e a disputa política dos republicanos pela dominância política da categoria; e, (3º.) com a exposição da greve de 1936 e seus desdobramentos.[6] Desta forma, através do estudo destes "momentos-chave", podemos contribuir com os trabalhos que vem sendo desenvolvidos e que tem por preocupação central a compreensão de parte do ativismo sócio-político dos ferroviários no Brasil.

---

[3] PETERSEN, 2001, p. 15.

[4] Sintomática desta ideologia é a leitura de Max Weber, sociólogo fundador da disciplina no final do século XIX e início do XX, sobre as classes sociais e a distinção entre classe e *status.* Para Weber, as classes sociais seriam apenas agentes econômicos, disputando economicamente no mercado; o *status* seria uma manifestação cultural que pode adquirir teor político a partir de um agrupamento, que pode ser uma classe ou categoria profissional. Contudo, para Weber, o *status* seria resquício da sociedade estamentária típica do período feudal e que seria progressivamente eliminado na sociedade capitalista – na qual a razão, a eficiência e a burocracia seriam os aspectos dominantes. Distanciamo-nos fortemente desta leitura que tende a colocar a luta de classes – no seu sentido político – como "anomalia" da sociedade (paradoxalmente aproximando-se fortemente do funcionalismo durkheiniano).

[5] Trabalhadas anteriormente em trabalho de conclusão de graduaçao. Cf. CIGNACHI, 2010.

[6] Trabalhadas anteriormente em trabalho de conclusão de graduaçao. Cf. JOBIM, 2008.

O problema central da exposição reside especificadamente na atuação política dos ferroviários e suas representações, que a historiografia costuma retratar enquanto uma categoria "tradicionalmente afinada com os poderes estaduais", por ter sido "notória a simpatia que os ferroviários tiveram em sua trajetória pelo republicanismo positivista, representado pelo borgismo e varguismo, bem como pelo trabalhismo depois de 1945".[7]

Para a historiadora Joan Bak, dissertando sobre a greve dos ferroviários de 1917, esta teve um caráter peculiar no conjunto das greves do mesmo período, por ter apresentado um perceptível processo de "conciliação de classes", visto a confluência de interesses entre os ferroviários, pelas péssimas condições de trabalho, e o Governo e burguesia em relação ao "problema dos transportes".[8]

Por sua vez, para Miguel Bodea, esta greve serviu como exemplo para designar "as origens do trabalhismo gaúcho", ou seja, da promiscuidade entre as relações políticas do operariado com os governos, visto que durante a greve, o governador Borges de Medeiros se declara representante dos ferroviários grevistas frente à empresa belga arrendatária da estrada de ferro.[9]

Além disto, esta monografia irá trabalhar acerca da "particularidade" do Rio Grande do Sul em relação à questão social na Primeira República, em que se destaca a ideologia positivista (ideia de "estado providência"), o "parternalismo borgista" (principalmente em relação ás greves de 1917) – concepções que vão influenciar diretamente na constituição do corporativismo e do trabalhismo no pós-1930. Como destaca Beatriz Ana Loner, "poucos são os estudos que analisam os anos 20 e/ou que transpõem o marco dos anos 30, de forma a perceber a continuidade do processo de formação da classe".[10] Desta forma, através do estudo de uma categoria operária nos anos 1920 e 1930, torna-se possível analisar o comportamento das organizações presentes anteriormente no movimento, numa década de transição e transformações.

Pelo relativamente largo recorte espaço-temporal proposto, pelos limites de uma monografia – tanto de tempo e condições - esta monografia fará uso, principalmente, da bibliografia que trata especificamente ou esparsamente sobre a problemática proposta, além de algumas fontes primária, tais como o jornal *Folha do Povo*. Além disto, será utilizada uma

---

[7] FLÔRES *apud*. JOBIM, 2008, p. 8
[8] BAK *apud*. AXT, 2001, p. 208
[9] As palavras do autor complementam esta ideia: "É justamente a partir da especificidade desse episódio [a greve de 1917 no Rio Grande do Sul] no contexto nacional da época que se detectou alguns indícios que possibilitaram desvendar origens mais remotas do fenômeno que se convencionou chamar de 'populismo' e que se projetaria e generalizaria a nível nacional a partir da derrocada das estruturas da velha República Oligárquica" (BODEA *apud* SCHMIDT, 2002, p. 1).
[10] LONER, 2001, p. 75

escrita ensaística, principalmente no que diz respeito ao contexto histórico geral, o que pode ter ocasionado descuidos interpretativos ou historiográficos. Primou-se, por fim, pela contribuição que se pode evidenciar no estudo da trajetória política dos ferroviários, em sua luta social e política.

No primeiro capítulo serão expostos brevemente os condicionamentos globais para entender-se a atuação e limitações da classe operária no período proposto. No segundo capítulo se fará o resgate da greve de 1917 e a exposição de possíveis apontamentos ideológicos expressos pelo movimento. No terceiro, será desenvolvida a atuação anarquista no município de Santa Maria através do periódico *Folha do Povo* e seus embates com a Igreja e a direção da Cooperativa, além de dissertar acerca da disputa política do Governo Estadual sobre a categoria. No quarto capítulo, faremos a exposição da greve de 1936. Por fim, na conclusão se buscará debater hipóteses sobre a conformação política da categoria através da sistematização deste recorte temporal que cobre quase 20 anos de História em debate com a historiografia que cobre este tema. Primou-se também pela apresentação de capítulos sem subtítulos, buscando apresentar assim uma narrativa mais coesa.

Conforme os pressupostos metodológicos expostos na primeira parte desta introdução, é preciso combinar ação e estrutura em uma explicação que possa dar conta do movimento histórico não a partir das considerações de indivíduos isolados, mas a partir da totalidade das relações sociais e históricas. Desta forma, entendemos que a exposição de quatro momentos chaves da atuação da categoria dos ferroviários, inseridas no estudo da globalidade das relações sócio-políticas do momento, possa iluminar o problema levantado, trazendo novos elementos interpretativos para a historiografia do movimento operário brasileiro.

# 1. REVOLUÇÃO E CONTRA-REVOLUÇÃO: UM MUNDO EM METAMORFOSE

Neste capítulo inicial, se buscará apresentar linhas gerais do contexto histórico mundial a partir do recorte aqui apresentado, para analisarmos a atuação política dos operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Considera-se inviável separar processos históricos de sua totalidade histórica, como se pudéssemos dissecar e separar "histórias" da totalidade das relações humanas. Pelo contrário, a História forma um processo único e contraditório. Ela é uma só em suas várias interpretações possíveis. E a História dos operários da Viação Férrea não pode ser lida fora de seu contexto – de seus determinantes históricos. Em um momento de superestimação da "ação" humana na historiografia, nunca é pouco lembrar que os mortos continuam a oprimir os vivos, que os homens fazem história em condições dadas pelas "gerações anteriores".[11] O homem age, mas age em situações dadas. A não compreensão destas condições leva a perda da interpretação histórica, de entender como os homens e mulheres fazem história frente às condições que lhes são apresentadas, condições decorrentes da produção coletiva da sua vida social.

*

O cenário revolucionário de 1917-1919, com irrupções revolucionárias em toda Europa e a consolidação da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), é cessado com o movimento contra-revolucionário que acompanha a Revolução. Se há mais de cem anos antes da Revolução Russa, o príncipe Meternich liderara a contra-revolução feudal contra os movimentos burgueses e o expansionismo napoleônico, os coveiros da Revolução Socialista Mundial no início do século XX, para o principal dirigente da Revolução Russa Vladmir Lênin, seria a social-democracia européia. Para o líder revolucionário, ela capitulara à Primeira Guerra Mundial e ao reformismo-social, incapaz de enfrentar o nascente movimento do nazi-fascismo – versão de extrema direita da política burguesa para os países derrotados na Primeira Guerra. A democracia, ideal do liberalismo clássico, era enterrada em troca da manutenção da ordem social, da promoção da unidade entre as classes sociais em torno de regimes autoritários. Sintomático desta situação foi à situação de Trotski, banido da

[11] Como expressou Marx em "O Dezoito de Brumário de Louis Bonaparte" (MARX, 2000, p. 15).

URSS em 1929, e que tivera também proibida sua entrada na Europa por governos trabalhistas e social-democratas.

A experiência revolucionária européia ficava relegada a Rússia Soviética, com todas suas deficiências econômicas e sociais, tendo enfrentado anos de guerra civil, enquanto o Partido Comunista da Nascente União Soviética enfrentava seu próprio embate no isolacionismo em que se encontrara. Apesar do sucesso em realizar uma verdadeira "Revolução Industrial" na década (1930), o fizera a um preço político e social altíssimo. A burocratização levara a impasses estratégicos para o movimento comunista internacional, reunido em torno da III Internacional Comunista, que lideranças bolcheviques haviam promovido no final da década de 1910.[12]

Frente a estas circunstâncias, a Crise de 1929 levou ao fortalecimento de saídas conservadores por parte da burguesia. A social-democracia permaneceu atônita e os comunistas, de uma posição que primava pela aliança com setores da "burguesia nacional" em países periféricos,[13] levaram a cabo uma política de "ultra-esquerda" fracassada. Apenas ao final da Segunda Guerra Mundial é que revoltas contra o colonialismo e revoluções na periferia do mundo trariam novamente a esperança de alternativa para as massas trabalhadoras.

Neste meio tempo, países periféricos como o Brasil produziram transformações que abalaram as estruturas políticas anteriores. A disputa inter-oligárquica patrocinada contra a hegemonia da "política do café com leite" e a Crise de 1929 levaram ao Movimento de 1930 e a ascensão de Getúlio Vargas à presidência. O grupo político que girou sobre Vargas, composto por muitos membros oriundos do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) – de formação positivista[14] - buscou estabelecer a idéia que "antecipou" a "questão social" tornando-a um "caso de política", promovendo a "harmonização" das classes sociais. O novo ministério criado em 1931 – o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio – seria o "Ministério da Revolução", mas a partir de uma política controlada de cima, regulada e limitada. Decorreram deste processo o sindicalismo corporativo e a Consolidação das Leis do

---

[12] Sobre isso, Trotski afirmou em seu livro *A Revolução Traída*: "A situação internacional evoluía poderosamente no mesmo sentido. A burocracia soviética ganhava em segurança à medida que a classe operária internacional sofria derrotas cada vez mais pesadas". Disponível em: http://www.marxists.org/portugues/trotsky/1936/revolucaotraida/cap_05.htm. Acesso em 14 nov. 2011.

[13] O caso chinês é emblemático desta trajetória.

[14] Importante destacar como proposto pelo prof. Diorge Konrad (2004), que Vargas (bem como Lindolfo Collor, primeiro Ministro do Trabalho) teve uma formação diferente da elite política do PRR. Seus escritos de estudante de Direito evidenciavam uma forte tendência a se aproximar de Saint-Simon, considerado um socialista utópico nos escritos de Marx e que fora precursor e orientador de Auguste Comte. Este último inverteu sua lógica societária corporativa – que visava benefício dos trabalhadores – para a lógica de defesa da burguesia. Sobre a influência do positivismo no PRR, cf. PINTO, 1986.

Trabalho (CLT), apesar de encontrarem respaldo de parte do movimento operário organizado e de terem sido objeto da luta de classes do período posterior a Ditadura de Vargas, servindo como importante instrumento de controle no período de implantação e inclusive no pós-1964.[15] O conceito de populismo, apesar de controverso e de ter sofrido questionamentos nas últimas décadas, parece ainda ter considerável substância para explicar a história posterior a 1945.[16]

*

É preciso também entender a situação brasileira e as condições para a atuação da classe trabalhadora brasileira na Primeira República. Conforme o historiador Boris Fausto,[17] o Império Brasileiro relegou ao Brasil uma economia agro-exportadora (baseada na exportação de café e algodão, principalmente). Desta, derivaram-se fortes investimentos em portos e ferrovias (serviços, transportes), o que resultou na formação de concentrações urbanas e mercado consumidor em cidades litorâneas e algumas no interior (graças à ferrovia), trazendo a emergência de pequenas fábricas, inicialmente descentralizadas. Com a crise do sistema escravista e seu fim, em 1888, houve a substituição pela mão-de-obra hegemonicamente livre e a constituição de relações de produção capitalista dominantes, com política ligada à imigração massiva de contingentes europeus.

Desta forma, viu-se no Brasil o aprofundamento de centros urbanos, com industrialização e utilização de mão-de-obra livre, constituindo-se relações de assalariamento. Destas condições, viu-se o surgimento de associações de trabalhadores, tanto de caráter recreativo, cultural, mutual e político. Das relações desiguais, entre patrões e operários, se deu o surgimento de mobilizações e estratégias políticas por parte das agremiações operárias em torno de projetos alternativos de sociedade. Fundaram-se partidos políticos com tendências socialistas e trabalhistas, bem como, um forte movimento anarquista.

Mas de qualquer forma, como adverte Fausto, o processo de industrialização foi lento; o mundo rural, no Brasil, continuou sendo dominante, e com ele, as relações de produção capitalista tendo dificuldade de se delinear. Mesmo onde se delinearam, foi difícil ao proletariado rural mobilizar-se, visto que os senhores rurais controlavam o aparato estatal.

---

[15] Cf. GOMES, 2005 e ARAUJO, 1998.
[16] A obra de GOMES é fundadora na crítica ao conceito, expresso principalmente na obra "O populismo e sua história" (FERREIRA, 2001). Para uma crítica da revisão do conceito, cf. FORTES, 2007, p. 77-83.
[17] FAUSTO, 2000, p. 13-37.

Historicamente, em várias regiões do mundo, o campesinato teve sérias dificuldades em se organizar.[18]

Assim, apesar da produção concentrar-se no mundo rural, foi nas cidades e no setor de serviços que as manifestações radicais tomaram corpo. Mas sua luta, no entanto, tornava-se "ilhada nos muros ideais das cidades, com escassas condições de alterar a correlação entre as classes", visto o predomínio das relações de produção no mundo rural – bem como, do controle do aparato estatal.[19] Temos uma modificação crescente desta situação quando da Greve de 1917, momento chave para a compreensão da formação da classe trabalhadora brasileira, momento em que ela vê a si mesma e é vista pelos outros como uma classe distinta e "perigosa" – por sua capacidade e poder para alterar o *status quo*. Não é a toa que boa parte das políticas de Vargas, menos de duas décadas depois, tenham sido focadas na superação da "questão social" brasileira. Ou seja, a classe era algo claro para si, bem como, para as classes contrapostas e suas mobilizações causavam espanto para a burguesia, nacional e estrangeira que atuava no País.

De maneira geral, os condicionamentos nacionais, por sua vez, precisam ser compreendidos na totalidade de relações condicionantes globais, ou seja, como se estruturava o capitalismo no mundo. A teoria do desenvolvimento desigual e combinado, bem como a teoria do imperialismo como fase superior do capitalismo nos ajudam a compreender esta dinâmica em que o Estado brasileiro e sua condição sócio-econômica são parte condicionada e condicionante desta totalidade de relações.

De forma sintética, o modo de produção capitalista deve ser entendido enquanto um modelo de *desenvolvimento desigual e combinado*, fórmula apresentada por Trótski, o revolucionário russo, para superar o "etapismo" explicativo do "marxismo burocrático". Isto fica mais claro no estudo de sua fase imperialista, quando as economias centrais se tornam cada vez mais distantes das periféricas (pela industrialização) e, nestas, acentua-se a produção no setor primário, imprimindo um aprofundamento da divisão internacional do trabalho. Assim, o desenvolvimento capitalista reserva para países como o Brasil um *status* de desigualdade frente ao epicentro capitalista, ao mesmo tempo em que ele é combinado, já que

---

[18] Tanto Marx, como Lênin e Trotski, consideravam o campesinato uma classe social pequeno-burguesa, impedida de enxergar-se enquanto classe social de trabalhadores e de se organizar como tal. Marx irá expor esta compreensão em seu famoso "18 de Brumário de Louis Bonaparte", em que demonstra que a base de sustentação do regime do sobrinho de Napoleão Bonaparte fundava-se no pequeno e médio produtor rural. Apesar das linhas teóricas ajudarem a compreender certas realidade e limitações, as teses clássicas do marxismo sobre o campesinato não significam que fundam verdades históricas absolutas. No Brasil, o movimento das Ligas Camponesas, e recentemente, do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) demonstraram o contrário.

[19] FAUSTO, 2000, p. 22.

os interesses da burguesia imperialista se coadunam com os interesses das oligarquias agro-exportadoras dos países periféricos.

Desta forma, partindo desta compreensão, devemos evitar um julgamento evolucionista sobre as burguesias nacionais, de "atrasadas" ou "evoluídas", como se cada nação tivesse que passar pelo desenvolvimento capitalista clássico das revoluções burguesas européias.[20]

Isto no leva a ter de entender melhor o significado de "burguesia" (tomado aqui enquanto sinônimo clássico da classe empresarial) para o contexto nacional. A burguesia não é um *status*, um sentido cultural, mas sim uma posição nas relações de produção tomadas em sua totalidade – o mercado mundial. Inserido nas relações desiguais do mundo capitalista, a burguesia brasileira, no período histórico aqui estudado, foi representada principalmente pela oligarquia rural. Esta, apesar de incompleta e por manter relações de produção muitas vezes arcaicas, é coerente com o mercado mundial, já que pensa sua produção e destino na exportação – um meio de garantir excedentes necessários para a manutenção e ampliação de suas propriedades. A garantia de excedentes não se dá apenas pela clássica extração de sobre-trabalho, mas também pelo controle do Estado e de seu aparato, mesmo que isto se dê por relações oligárquicas e através do clientelismo.[21]

Contudo, isto não significa que estas economias, como a brasileira, sejam relegadas a uma situação de "celeiro mundial". Conforme exposto por Lênin, em *Imperialismo, fase superior do capitalismo*, a necessidade de exportação de capitais e abertura de novos mercados levou a condição de que países periféricos adquirissem infra-estruturas tecnológicas, como as ferrovias e as indústrias.[22] Mesmo possuindo parques industriais modernos, a burguesia industrial de nações periféricas encontrava-se "espremida" entre a oligarquia rural – detentora do poder político - e o capital e tecnologias do epicentro capitalista. Por outro lado, pela radicalização crescente do nascente movimento operário, a burguesia nacional optou por acordos com os seus próprios algozes, imprimindo por diversas

---

[20] Cf. NOVAK, George. *Desenvolvimento desigual e combinado da sociedade* (1968). Disponível em: http://www.marxists.org/portugues/novack/1968/lei/index.htm. Acesso em 24 de jan. 2011.

[21] Por esta, entre outras razões, a reforma agrária – realização do epicentro capitalista (Europa, regiões dos Estados Unidos) – torna-se um inimigo terrível, um inimigo "vermelho" para a burguesia brasileira (até para a industrial, extremamente coadunada com o latifúndio e com o imperialismo). Por esta razão, o campesinato pôde apresentar dinâmicas revolucionárias nestas condições – mesmo que não fosse sua intenção estratégica. O mesmo vale para o movimento trabalhista brasileiro, através do PTB, que almejava conquistar um Estado de desenvolvimento nacional a fim de superar o conflito de classes no país. Nas circunstâncias delineadas no período, mesmo sem portar um projeto revolucionário, consegue imprimir tal dinâmica pela radicalidade das propostas (mesmo que reformistas) em um cenário geopolítico de avanço imperialista e contra-revolucionário (combate a Revolução Cubana, a Guerra do Vietnã, a repressão aos levantes colonialistas da África).

[22] Cf. Lênin, 1985.

vezes uma "modernização conservadora" através de ditaduras, aliando-se ao latifúndio e ao imperialismo.[23]

O espaço da luta de classes tornava-se fortemente agravados por estas circunstâncias. O nascente movimento operário brasileiro era uniformemente excluído do liberalismo proferido pelas elites da Primeira República. Contudo, frente à crescente organização e radicalização apresentadas durante as greves de 1906 e, principalmente, durante as greves de 1917, algumas tendências das classes dominantes, primando pela constituição de um "consenso", ao invés da imposição da coerção, começaram a ser esboçadas.

Da mesma forma, a experiência varguista do pós-1930 foi exemplar nesta construção. Através do paternalismo constituído entre a classe e o "pai dos pobres", estruturas de consenso esboçavam construção.[24] O resultado político expresso no Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e no "pacto trabalhista" – conforme defendido por Angela de Castro Gomes[25] – é sintomático desta construção. Isto, contudo, não significou passividade por parte da classe trabalhadora, que se utilizou fortemente deste arcabouço construído para imprimir suas reivindicações dentro da "ordem" e do "pacto".

As tendências políticas do movimento operário vistas na Primeira República e, subseqüentemente, durante o período Vargas, como anarquistas, comunistas, socialistas (reformistas) e os "trabalhistas", devem ser compreendidas nesta estrutura geral, para podermos avaliar o peso de suas estratégias, dos meios empregados e dos resultados obtidos. Uma interpretação da formação da classe deve privilegiar todas estas "palavras operárias" em disputa entre si, ao mesmo tempo em que formam um corpo só de leque de opções e ações da classe, em seu movimento incessante de "fazer-se".

---

[23] Para Ferreira, "o capitalismo monopolista na sua determinação imperialista é compreendido como obstáculo/avanço nas relações de produção internas de países capitalistas não desenvolvidos. No Brasil, se por um lado a industrialização emergente decorre de novos e vultosos investimentos, a burguesia que a gera e se gera neste processo, não provém de uma competição intra-capital. Assim, o capitalismo brasileiro não permitirá as chamadas condições democráticas burguesas, em contrapartida, assumirá a construção de uma sociedade civil sob brutal autoritarismo, cujos direitos civis e políticos mais elementares, que lhe deveriam ser pertinentes, são ab-rogados na prática. O que lhe inviabiliza a predominância de uma cidadania burguesa sob os auspícios de um Estado liberal-democrático". "O sistema capitalista aqui efetivado pedia uma estrutura estatal com características bonapartistas, altamente centralizado no seu funcionamento político, procurando fechar, na medida do possível, os espaços para a movimentação do proletariado". Cf. 2005, p. 25 e 27.

[24] O que não excluiu a repressão direta; pelo contrário, o sucesso do projeto varguista combinou a repressão ao movimento sindical combativo e a agregação do movimento sindical reformista ou "pelego", como era popularmente chamado.

[25] GOMES, 2005.

# 2. A GREVE DE 1917

A categoria dos operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul tinha por epicentro organizacional a cidade de Santa Maria. Nela, se concentravam boa parte dos escritórios administrativos e das oficinas da ferrovia, nas primeiras décadas do Século XX. A cidade tornou-se o principal entroncamento ferroviário do estado, ligando Porto Alegre à fronteira, bem como a São Paulo.

Até a chegada da ferrovia, em 1884, sinônimo da modernidade e do "progresso" industrial, a cidade de Santa Maria possuía características econômicas essencialmente agropecuárias, não tendo tido formações industriais significativas ao longo do tempo. Com a vinda da ferrovia, viu-se a chegada do telégrafo, de viajantes e de novas formações sócio-econômicas. O moderno trabalhador assalariado – os operários da ferrovia - e uma nascente burguesia, ligada ao comércio e aos serviços, já que pela cidade passavam boa parte das cargas da região leste-oeste e norte-sul do Rio Grande do Sul, destoavam enquanto novas formações sociais. A expressão "Coração do Rio Grande" parece ter origem na sua localização geográfica privilegiada e no destaque dado à ferrovia – principal meio de transporte na primeira metade do Século XX.

Conforme destaca Flôres:

> A evolução histórica de Santa Maria, especialmente durante o século XX, decorreu da movimentação gerada pelos trens, com suas mercadorias e passageiros, e a manutenção da principal estrutura operacional da rede ferroviária concentrada na cidade. Com isso, houve a inversão de capitais diretos e indiretos na municipalidade ao longo de todo este período. De uma pequena comuna passou a ser um pólo regional de referência na parte central do Estado do Rio Grande do Sul.[26]

Os ferroviários trabalhavam para a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*,[27] empresa de capital belga e que teve sede em Santa Maria, até 1920, ano em que o

---

[26] FLORES, 2007, p. 139.

[27] Apesar de conservar o nome, de 1911 a 1919 a administração da Companhia passou para as mãos do Sindicato Farquhar, da *Brazil Railway*, o qual passou a deter 70% dos títulos da *Compagnie*. Este sindicato, no Brasil, passou a ser sinônimo do "imperialismo ianque", pois, além de ferrovias, possuía vários monopólios: a iluminação do Rio de Janeiro (*Light Power Co*.), a Companhia Telefônica Brasileira, a *Bahia Tramway Light Power*, a *Bahia Gas Co*., a *Compagnie d'Éclairage de Bahia*, a concessão das obras no porto de Belém, *Port of Pará*, a concessão de obras da Estrada de Ferro Madeira–Mamoré, a *Mamoré Railway Co*., a *Compagnie Française du Porto de Rio Grande do Sul*, A Companhia de Navegação do Amazonas, a *Amazon Lands Colonization Co*. (a qual explorava borracha) e a *Southern Brazil Lumber and Colonization Co*. que controlava a

Governo Estadual estatizou a ferrovia. A categoria se congregava em varias associações de classe, mutuais, cooperativas e de representação sindical. Muitas destas terão sua atuação contemplada nesta pesquisa, buscando resgatar alguns de seus traços político-ideológicos. Cita-se a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (criada em 1913); a Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (fundada em 1915); a Sociedade de Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1908); a Sociedade Beneficente dos Empregados da Viação Férrea (?); a Sociedade Protetora dos Empregados da Viação Férrea (1917?); a União dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (?) e; o Sindicato dos Ferroviários (1932, 1933?). Além dos operários da Viação Férrea, a cidade congregava vários profissionais liberais e trabalhadores do comércio e de serviços; todavia a principal atividade econômica na região urbana era a ferrovia.[28]

Como desdobramento, a formação da classe operária em Santa Maria ocorreu em meio a relações econômicas de base agropecuária, pois, segundo Pesavento, "desde sua formação", o Rio Grande do Sul revelou-se "um estado de caráter agropecuário, com uma economia voltada para o abastecimento do mercado interno brasileiro de forma subsidiária".[29]

A Viação Férrea veio, então, a serviço destas relações econômicas, como meio de transporte para produtos derivados do gado (charque) e para produtos das novas zonas coloniais. Apesar da base agropecuária, também aqui no estado havia um incipiente processo de industrialização, sendo que o Rio Grande do Sul era o terceiro mais industrializado do País, após Rio de Janeiro e São Paulo, destacando-se os pólos econômicos de Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre. Desta forma, devido às constantes locomoções por várias cidades, o trabalho na Viação Férrea devia possibilitar uma confluência de experiências entre os diversos segmentos da classe operária gaúcha e nacional. Assim, é possível perceber, principalmente na greve de 1917, a articulação e o diálogo entre os ferroviários santa-marienses com os de outras localidades e de outras categorias em greve ou apoiadoras das mesmas.[30]

---

madeira do Paraná (e que foi uma das responsáveis pelo conflito do Contestado). Foi durante esta administração que a *Compagnie* passou a sofrer várias crises, repercutindo tanto no operariado como nas classes dominantes.

[28] Os pontos de interrogação "(?)" dizem respeito a não confirmação ou não conhecimento sobre as datas destas entidades. Sobre as entidades, cf. FLÔRES, 2008.

[29] PESAVENTO, 1993, p. 194.

[30] Grande parte da pesquisa sobre a greve de 1917 provém do trabalho de conclusão de graduação. Basicamente este capítulo visa sintetizar os resultados desta pesquisa, bem como os apontamentos políticos e ideológicos dela decorridos, o que será de grande valia na confrontação dos outros momentos descritos nos próximos capítulos. Para estas pesquisas, as principais fontes foram os jornais *Diário do Interior* e *Correio da Serra*, de Santa Maria. Cf. CIGNACHI, 2010.

*

A situação sócio-econômica do período é vista como um dos principais fatores para a eclosão das greves que ocorreram no Brasil em 1917. O que fica claro, durante a Primeira Guerra Mundial, é que a economia brasileira voltou-se para suprir as demandas dos países em guerra, principalmente com produtos primários, garantindo boa lucratividade para o setor. Todavia, este processo não significou melhorias para a maioria da população trabalhadora. Conforme sintetizado por Aldrin Castellucci,

> A Primeira Guerra Mundial provocou profundas perturbações na economia capitalista mundial, e o Brasil não se constituiu numa exceção. Ao dirigir todas as energias internas para o esforço de guerra e converter a maior parte de seus parques produtivos em indústria bélica, as nações européias beligerantes terminaram por demandar dos países periféricos um esforço crescente para abastecê-las dos produtos primários de que necessitavam para alimentar suas populações e exércitos. Por sua vez, ao incrementarem suas exportações de arroz, açúcar, batata, carnes, farinha de mandioca, feijão e milho, entre outros produtos, os países da periferia do sistema, como o Brasil, resolviam seus problemas de balança comercial, até mesmo conseguindo saldos positivos, mas o custo social disso era muito alto, pois a população sofria com os problemas relacionados à escalada dos preços dos gêneros de primeira necessidade, à escassez do pão, aos aluguéis cada vez mais caros e à falta de moradia adequada.[31]

Desta forma, em 1917, eclodiram greves nos principais centros industriais do País. Em julho, ocorreu a greve geral de São Paulo – a maior do período – que ficou consagrada na memória dos militantes do movimento operário e que teve grande influência nas movimentações da classe trabalhadora em outras unidades da Federação brasileira, como no Rio de Janeiro, Porto Alegre e outras cidades do interior do Rio Grande do Sul (as principais: Pelotas, Rio Grande e Santa Maria), bem como Salvador.

A situação dos operários da Viação Férrea era agravada pela falta de importação do material rodante – de locomotivas, vagões e peças. E um dos caracteres diferenciadores da greve dos ferroviários tem como condicionante a precariedade de prestação de serviço por parte da empresa estrangeira, o que levou ao Governo Estadual e parte das "classes produtoras" (como se autodenominavam as burguesias do Rio Grande do Sul) a "apoiar" a greve. Conforme Sandra Pesavento:

> No Rio Grande do Sul, os serviços ferroviários e portuários eram explorados por companhias estrangeiras, que oneravam extraordinariamente a produção, cobrando altos fretes, dificultando o seu escoamento e prestando maus serviços. O problema dos transportes, em si, afetava toda a produção do estado (agricultura, pecuária, indústria) e convertia-se, no plano da consciência dos agentes sociais da época, no principal problema econômico.[32]

---

[31] CASTELLUCCI, 2005, p. 134.
[32] PESAVENTO, 1993 p. 202.

Para a compreensão da política estadual no período estudado, partimos das observações de Sandra J. Pesavento, a qual considera a ideologia positivista como inspiradora da organização administrativa e das diretrizes políticas do estado.

A ideologia positivista, que tem por matriz os pensamentos de Auguste Comte, surgiu num contexto europeu convulsionado pelas transformações advindas da Revolução Industrial e da Revolução Francesa. A ideologia comteana era defensora da sociedade burguesa em ascensão e pregava que a manutenção (autoritária e intervencionista) da ordem social era prerrogativa básica do progresso e desenvolvimento econômico. Para Comte, a sociedade era condicionada pela natureza e explicada cientificamente pela sucessão de estágios naturais, em que uma elite era naturalmente capaz de controlar e deter o poder econômico e político da sociedade, enquanto a grande maioria, inferior, era reservado o direto ao trabalho, desde que ordeiro e disciplinado. No estágio final a ser atingido, o positivo, todos os fenômenos físicos e psíquicos seriam explicados pelas leis científicas. A sociedade, desta forma, seria organizada a partir destes mesmos princípios, fundados na máxima da ordem como suposto do progresso.[33]

Adaptada às condições locais, o positivismo atuou para justificar uma forma de autoritarismo vigente no Rio Grande do Sul, o qual tivera sua formação balizada pelas guerras constantes e pelas formas despóticas de mando. Para Pesavento, "considera-se autoritário o regime despolitizador e desmobilizador das massas, onde o Estado aparece, por um lado, como protetor das mesmas e promotor do desenvolvimento econômico". No estado, este autoritarismo tenderia a formação de um esquema corporativista, de arregimentação "desde cima" dos grupos sociais de interesses, sendo que caberia ao Governo o controle e mediação de suas aspirações e reivindicações.[34]

Concretamente, para Pesavento, esta modalidade de dominação se dava pela hipertrofia dos demais poderes frente ao Executivo – algo que foi defendido e estava expresso nas linhas gerais dos positivistas gaúchos reunidos no PRR, o qual tinha por principais lideranças Júlio de Castilhos (que foi Presidente do Estado de 1891 a 1898) e Borges de Medeiros (Presidente de 1898 a 1928).[35] Getúlio Vargas, representante da política nacional de 1930 a 1945 também fez parte do PRR e teve grande influência do positivismo comteano.

*

[33] Cf. PESAVENTO, 1993; QUEIRÓS, 2006.
[34] PESAVENTO, 1993, p. 196.
[35] PESAVENTO, 1993, p. 195-6.

Em 18 de julho de 1917, a Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da V. F. R. G. S. começou a publicar uma convocação para que se realizasse Assembléia Geral, para 29 de julho, na qual se trataria da "elevação das contribuições mensais, aumentando a cota de benefícios, etc.".[36] Sete dias depois, a Associação dos Empregados da V. F. R. G. S. negava sua inclusão na Federação Operária e dizia que a "Associação dos E. V. F. era exclusivamente recreativa".[37]

Na Assembléia da Associação, em 29 de julho, os operários da Viação Férrea enviaram um memorial ao Sr. Cartwright, norte-americano que no momento era o Inspetor Geral da Viação (cargo equivalente ao de administrador geral). No documento, exigiam aumento de 30% nos salários, semana de trabalho inglesa e a manutenção dos escritórios administrativos e oficinas em Santa Maria (a Companhia planejava enviar escritórios e oficinas para Gravataí, Porto Alegre e Rio Grande, o que implicava no deslocamento dos operários e a perda de sua coesão). Caso não fossem atendidos, entrariam em greve. No mesmo dia, a *Compagnie* declarou que iria tomar várias medidas para resolver a crise dos transportes. Os operários esperaram até a volta do Inspetor Geral da *Compagnie*, W. N. Cartwright, o qual estava em Caxias do Sul, o que somente ocorreu no dia 31, quando o memorial foi entregue ao mesmo em Santa Maria. Quando este negou as reivindicações, a categoria declarou-se em greve, sendo acompanhada diretamente pelos operários de Porto Alegre.[38] A greve logo se alastrou para todas as cidades com contingente ferroviário expressivo, tais como Caxias, Cachoeira do Sul, Bagé, Santana do Livramento, Cruz Alta, Passo Fundo, São Leopoldo, Pelotas, entre outras.

A primeira greve dos ferroviários de 1917 eclodiu em 31 de julho e foi até 8 de agosto, terminando logo depois que a greve de Porto Alegre. A repressão a greve ocorreu concomitantemente entre a própria *Auxiliare* que declarou demitidos todos os empregados que não retornassem ao trabalho dentro de 2 dias,[39] bem como as forças do Exército e a Brigada Militar e até mesmo da Cooperativa dos Ferroviários.[40]

---

[36] *Diário do Interior*, n. 167, Santa Maria, 18 de julho de 1917, p. 04.
[37] *Diário do Interior*, n. 173, Santa Maria, 25 de julho de 1917, p. 03.
[38] A passagem seguinte, de Alexandre Fortes, explica melhor aquela conjuntura: "a FORGS convoca uma assembléia geral, na qual os exemplos das recentes greves de São Paulo, Rio e Curitiba são citados como fonte de inspiração, e que decide pela criação da Liga de Defesa Popular para coordenar a luta pelas 8 horas de trabalho (6 horas para mulheres e crianças), por um aumento salarial de 25%, redução de preços de passagens, gêneros e aluguéis. A 31 de julho, os ferroviários de Santa Maria, paralisam suas atividades, frente à recusa do inspetor geral da Viação Férrea, Mr. Cartwright, em conceder um aumento salarial, às 8 horas e a semana inglesa. A atitude dos ferroviários serve de estopim para a generalização do movimento em Porto Alegre" FORTES, 2001, p. 430.
[39] A declaração foi a seguinte: "Faço saber a todos os empregados desta companhia que os que não estiverem nos seus postos ás 8 da manhã de quinta feira, 2 do corrente, serão dispensados por abandono do serviço./ Pedidos de

Esta última apresentará um histórico conservador ao longo dos anos. Majoritariamente controlada por altos funcionários da administração da Companhia, com ligações fortes aos poderes políticos da mesma, o discurso "associativista" da cooperativa se limitava a buscar suprir a demanda de gêneros por parte dos ferroviários, tendo caráter assistencialista e desmobilizador, buscando defender a harmonia social.

Apesar de saírem da primeira greve sem atingirem seus objetivos, as preparações para a segunda greve não cessaram. Em 7 de setembro, cerca de um mês após o término da primeira greve, os jornais não deixaram de questionar se haveria outra greve. Conforme o *Correio da Serra*:

> Certo que o pessoal da Viação se congrega estando a União dos Empregados da Viação com quase *mil e quinhentos associados*, quando há pouco tempo não tinha mais que uns 200 ou 300. Isto é, talvez, um sintoma de que eles se organizam para um movimento que envolva todos os departamentos da *Auxiliaire*, como garantia do êxito para um futuro movimento paredista. [41]

No dia 17 de Outubro do mesmo ano, pouco mais de 2 meses após, iniciou-se a segunda greve que durou quase 15 dias. Nesta segunda parede, houve radicalização nas ações, sendo que foram inutilizadas várias locomotivas no início da madrugada, bem como trechos da ferrovia, evitando a circulação de trens sob controle das Forças Armadas. Uma liderança ferroviária comentou esta segunda greve:

> Fala-nos um operário:
> _Outra vez em greve?
> _ Sim, e desta vez não fomos tolos como da passada. Está tudo muito bem feito e muito bem dirigido. Venceremos com toda certeza. Temos elementos para suportar quantos dias ou semanas forem necessários. Nossa organização agora é perfeita. Ou nos atendem ou o tráfico não funcionará. O inspetor Cartwright iludiu-nos com promessas que não foram cumpridas e a situação em vez de melhorar, tornou-se mais penosa para os operários. Os pagamentos passaram a ser feitos com grande demora, ocasionando embaraços nos lares operários.Tudo saiu contra as nossas esperanças de modo que somos obrigados a pleitear um direito sagrado, que ninguém pode nos negar. Continuamos a ser sobrecarregados de trabalho, exaurindo nossas forças, comprometendo nossa saúde em longas e exaustivas horas de serviço sem uma recompensa equivalente.

---

emprego para preencher as vagas existentes nesta ocasião serão recebidos. Os candidatos terão o tempo contado da hora e data da aprovação do pedido./ Os empregados que não tiverem aderido a greve e que continuarem no serviço da Companhia, terão vantagem sobre os que entrarem depois do dia 2 de Agosto, e sua prioridade será observada pelo numero de ordem de sua inscrição para o serviço neste momento./ Inspetoria Geral em Santa Maria, 1º de agosto de 1917" *In*: *Correio da Serra*, n. 28, Santa Maria, 2 de agosto de 1917, p. 02

[40] O *Correio da Serra* informou sobre esta questão: "De acordo com a determinação do Sr. Inspetor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, publicada nos jornais de ontem, os empregados que não se apresentaram no dia 2 do corrente, às 8 horas, foram dispensados da Estrada por abandono do emprego./ Na conformidade, pois, do artigo 14, alínea A, dos estatutos que regem a "Cooperativa", a diretoria declara excluídos da Sociedade todos aqueles que foram atingidos pela resolução acima, da Inspetoria da Estrada." Cf. *Correio da Serra*, n. 29, Santa Maria, 3 de agosto de 1917, p. 03. Trataremos melhor da atuação da cooperativa no segundo capítulo.

[41] Grifos nossos. Ver *Correio da Serra*, n. 59, Santa Maria, 7 de setembro de 1917, p. 04.

> _ E que departamentos abrange a greve?
> _ Todos. Queremos a retirada do Sr. Cartwright da Inspetoria, a reintegração dos operários demitidos e a volta dos empregados retirados das oficinas daqui. [42]

Deste movimento, iniciou-se uma tradição entre os ferroviários – a capacidade persuasiva através de suas greves, que paralisavam totalmente o transporte estadual, já que o transporte de cargas dependia quase que totalmente da ferrovia. Além disto, pela capacidade técnica de seus trabalhadores, ficava difícil substituir a mão-de-obra em uma greve, o que aumentava as suas chances de sucesso. Esta parece ser uma das razões pela qual a direção da Viação, já sob controle estatal, a partir de 1920, iria investir fortemente em escolas técnicas e em mecanismos administrativos tayloristas, buscando evitar o controle dos operários sob o processo de domínio das máquinas.

Outra tradição iniciada foi a dos grandes comícios dos grevistas, que mobilizavam famílias e apoiadores, que da Gare da estação se dirigiam à Praça Saldanha Marinho (praça central da cidade) para realização de discursos para a população e para as lideranças políticas. Contudo, em um dos comícios ocorreu a repressão que resultou no maior número de mortes durante as greves de 1917 no Rio Grande do Sul.

Havia sido planejado um grande comício para o dia 20 de outubro. Reunidos na Praça Saldanha Marinho, os grevistas e outros setores da população santa-mariense foram até o Hotel Leon, onde se acreditava estar Cartwright, o chefe da Companhia. Não tendo sinal de sua presença, retornaram à Praça, sendo que os participantes do comício foram convidados a ir para a sede da Sociedade Beneficente (onde atualmente localiza-se a sede do Sindicato dos Ferroviários), situada na Avenida Rio Branco, para ali se dispersar.

Ao passarem em frente ao telégrafo, entre as ruas Andradas e Rio Branco, estabeleceu-se "certo tumulto, por que queriam ir alguns até os escritórios do tráfego", enquanto "protestou a maioria contra esta idéia". Deste "ligeiro tumulto", Olympio Rosa, comandante do Exército que acompanhavam os grevistas, ordenou que as tropas debelassem a concentração. Foi "uma das mais horríveis chacinas de que há memória no Rio Grande do Sul". As forças do Exército que haviam retornado a pouco tempo do conflito do Contestado, entre a fronteira do Paraná e de Santa Catarina, atiraram contra os grevistas e familiares, matando um e ferindo cerca de 30 pessoas. Destes, dois morreram posteriormente devido aos ferimentos. Os mortos foram: Egydio Vanti[43], Theodoro Prola e Catherina Venturella.

---

[42] *Correio da Serra*, n. 63, Santa Maria, 18 de outubro de 1917, p. 04.
[43] Cf. "Morto às vinte horas, por uma tropa de vinte homens, aos vinte anos". *In*: Correio *da Serra*, n. 96, Santa Maria, 22 de outubro de 1917, p. 02.

Em janeiro, houve o relato de um ferroviário que fora ferido na perna na chacina do dia 20 de outubro, e estava em grave situação, não podendo se locomover nem trabalhar e possivelmente tendo que amputar a perna.[44] "Quem mandou atirar contra o povo? Quem mandou atirar contra as famílias?" questionava o *Correio da Serra*, enquanto anunciava que "por todos os lados viam-se pessoas feridas, gemendo *contristadoramente*".[45]

Contudo, a repressão não tirou o ímpeto dos grevistas que continuam mobilizados. Conforme declarou um grevista: "Somos muitos, uns 400 a 500 homens, e essa tarefa nos é fácil". Dizia respeito à tarefa exclusiva de equipes que estavam mobilizadas para impedir a circulação de trens pelas forças do Exército. Porém, conflitos com o Exército se seguiram.[46] No mesmo dia da chacina, o Inspetor Federal das ferrovias, o Sr. Ildefonso Fontoura, pediu a demissão de Cartwright da *Compagnie*. Enquanto isto, Borges de Medeiros, Presidente do Estado, intervinha na greve desde Porto Alegre, defendendo a recisão do contrato da *Auxiliare* e declarando-se representante dos grevistas, buscando negociar o fim da greve.

No dia 3 de novembro a greve vitoriosa estava totalmente encerrada, terminada num acordo entre a Viação Férrea e os trabalhadores, no qual ficava decretado aumento de 10 a 15% dos salários; assistência médica e salário integral em caso de acidentes no trabalho; reorganização da caixa de socorro e da cooperativa; jornada de 8 horas e pagamento nas horas extras; o retorno dos escritórios para Santa Maria e; passagem paga para operário despedido e para sua família. Enquanto isso, Cartwright se demitira, resolvendo uma pauta central da greve.[47]

*

[44] *Correio da Serra*, n. 140, Santa Maria, 15 de janeiro de 1918, p. 02.
[45] *Correio da Serra*, n. 96, Santa Maria, 22 de outubro de 1917, p. 03.
[46] Interessante destacar a visão oficial das forças repressoras sobre a greve e sobre a chacina do dia 20 de outubro: "Em outubro outra demorada greve – a do pessoal da Viação Férrea./ Desta vez apresentava desde o início, a intenção de estragar e destruir./ Os insurretos apedrejaram estações, quebraram vidros, dinamitaram pontes, arrancaram trilhos, atacaram trens a tiros de revólveres, tentaram demolir obras de arte, entraram em sério conflitos, desrespeitaram a força armada, autoridades e funcionários seus dirigentes. [...] Foram bem avultados os prejuízos que causaram diretamente à Companhia, com os danos nas suas construções, no seu material, algum completamente inutilizado para nunca mais servir. Em Santa Maria, um destacamento de primeira linha, a fim de se fazer respeitar e obedecer, atirou contra os amotinadores, resultando disto mortes e ferimentos e tremenda excitação que repercutiu longe. Pode-se bem avaliar, do que deixamos rapidamente exposto, quão pesados foram os trabalhos da Força do Estado, nesses dias calamitosos, em que se multiplicava, mal dormida e exausta, para auxiliar a repressão do criminoso levante, empenhado em nos deixar privados do nosso melhor e mais rápido meio de comunicação./ Os prejuízos particulares decorrentes da greve são inavaliáveis." Cf. PEREIRA, Miguel. *Esboço Histórico da Brigada Militar do Rio Grande do Sul (1919)*. *In*: PETERSEN & LUCAS, 1992, p. 199-206. Além disto, cabe destacar-se que outro conflito sangrento entre ferroviários e polícia ocorreu em Julho de 1911. Contudo, não sabemos as razões que motivaram este conflito. Cf. BELTRÃO, 1979, p. 466.
[47] PETERSEN, 2001, p. 340.

Um fato importante a se destacar nesta greve (na verdade duas, mas pela continuidade das pautas a trataremos como um integrado movimento mobilizatório) é a atuação do Governo Estadual e da cobertura dada pelos jornais, representando a voz do empresariado gaúcho quanto à greve à Companhia Férrea.

Na Greve de 1917, temos um distinto posicionamento do Governo, ligeiramente diferenciado das greves de outros períodos (como em 1906, ou 1918 e 1919), momento compreendido enquanto "benevolência" do Governo com o operariado. Para Beatriz Loner,

> Se o governo borgista tentou aproximar-se dos operários em 1917 e 1919, quando isto lhe interessava, muito provavelmente isso foi uma questão conjuntural e com validade quase que restrita à capital, pois outra foi sua atitude em Rio Grande e Pelotas, no mesmo ano de 1917 e nos seguintes. Nas cidades em estudo, o governo atuou de forma a aniquilar o movimento, provocando algumas vezes, uma repressão tão estúpida e desmotivada, que atraiu sobre si o repúdio da população.[48]

Para compreendermos esta conjuntura, temos que voltar à periodicidade da greve e acompanhar os passos do Governo, bem como as pressões sociais a que este estava submetido.

O posicionamento da imprensa, no caso, os jornais da cidade de Santa Maria, parecia defender a greve, pois foram publicadas notícias revelando a crítica situação da Companhia e da necessidade em aumentar-se o valor das tarifas de transporte de mercadorias, pessoas e bagagens, já que a redução das despesas da estrada era impossível.[49] Isto aumentava a antipatia da sociedade perante a empresa estrangeira e dava argumento para a ação dos grevistas. Já para o *Correio do Povo*, de Porto Alegre, "a causa dos operários", era "a causa do comércio e da indústria rio-grandense.". Para o jornal, não havia "razão para duvidar-se" de que Borges de Medeiros advogasse "a causa dos operários".[50]

Segundo Gunter Axt, ao estudar a intervenção do Governo em relação à crise dos transportes no estado, para o conjunto da burguesia comercial, o problema se reduzia a necessidade de saneamento financeiro e administrativo da *Auxiliare*[51], para que tão logo se pudessem normalizar os serviços. Neste sentido, segundo *A Federação*, todo o comércio do Rio Grande estava "profundamente sacrificado e descontente não vendo nos administradores da Estrada de Ferro um homem na altura de resolver o problema dos transportes".[52]

---

[48] LONER, 2001, p. 322.
[49] *Correio da Serra*, n. 59, Santa Maria, 14 de outubro de 1917, p. 02.
[50] PETERSEN, 2001, p. 340.
[51] AXT, 2001, p. 210.
[52] *A Federação*, 5 out 1917, *apud*. AXT, 2001, p. 210.

Era nítido que a precariedade dos serviços prestados pela *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Bresil* fazia com que vários setores sociais ficassem descontentes com a mesma, e que alguns participantes de outros segmentos não-operários (burguesia comercial e industrial) apoiassem a greve dos ferroviários. Inclusive, alguns "capitalistas", individualmente, remessavam auxílio financeiro aos grevistas para contribuir com a parede. Porém, este apoio se dava com a restrição de que a greve deveria ser "ordeira"; ou seja, sem modificar a ordem social, política e econômica.

Outro fator que contribuía para pressionar o Governo, segundo Axt, é que a greve na cidade de Santa Maria era apoiada pelos oposicionistas, entre eles o jornal *Correio da Serra*, ligado ao Partido Federalista. Além disto, o conhecido advogado local, José Joaquim de Andrade Neves Neto, de carisma popular e tradicional opositor do borgismo na cidade, intermediou junto aos operários o início das negociações com a direção da Companhia Férrea.

Além destes posicionamentos, a Greve dos Ferroviários, particularmente a segunda, adquiriu dimensões radicais, com demasiadas depredações e descontrole por parte das forças policiais. O massacre do dia 20 de outubro acelerou a necessidade de uma intervenção "por cima". No massacre ministrado por tropas do Exército, ficou claro o peso estrutural do Estado burguês no Brasil. Como a ferrovia era de propriedade Federal (tendo sido arrendada á *Compagnie*), o Estado Brasileiro, essencialmente ligado aos interesses do imperialismo, dificultou a ação dos operários, tendo intervindo militarmente para a manutenção da circulação de trens. Todavia, para evitar maiores desgastes com o Governo Estadual, acabou cedendo às pressões.

Frente a esta situação, ficava nítido que o Governo Borges tentava manobrar o consenso social e as pressões oposicionistas para dar um desfecho estatista, pelo qual demonstraria sua benevolência e capacidade de organizar conflitos, assumindo uma atitude paternalista frente aos operários e ao mesmo tempo trazendo "harmonia social". Em um pedido de informações por parte do Ministério do Interior, Borges de Medeiros deu o seguinte relato:

> Greve tende a recrudescer e, não obstante, companhia arrendatária nada fez ainda para aplacar e satisfazer seu pessoal, parecendo antes querer subjugá-los pela força exclusivamente. Entretanto, *a greve é legítima e por isso conta com as simpatias gerais da população rio-grandense [...]. Por outro lado, não é menor a indignação social, em especial das classes produtoras, contra o desleixo e indiferença da Compagnie Auxiliaire"!* [53]

[53] Borges de Medeiros, 24 out. 1917, *apud.* PETERSEN, 2001, p. 339 (grifo meu).

Para o PRR, "a greve, a suspensão temporária do trabalho, é sempre um recurso legítimo de reivindicação quando tem um fim justo, razoável e proporcionado às condições gerais do meio e do momento".[54] Ou seja, naquele momento, seu posicionamento sobre as greves adquiriu um novo significado, legitimando-a por que ela contava "com as simpatias gerais da população [...], em especial das classes produtoras". Assim, visivelmente o movimento grevista adquiriu uma peculiar "conciliação de classes" ou "aliança interclasses".[55] Havia um apelo através dos meios de comunicação, do Governo e de setores da burguesia (notavelmente, a comercial), de criar um "consenso" sobre a legitimidade da Greve, que os operários não estavam sozinhos e contavam com a intervenção de Borges de Medeiros. Desta forma:

> A insatisfação geral de produtores e comerciantes e a ameaça de explosão de novos distúrbios operários criaram um clima de consenso em torno da nacionalização e estatização da ferrovia que agiu como um poderoso fator de pressão sobre o Governo federal. Desde novembro de 1917 Borges de Medeiros insistia oficialmente junto à União na encampação, sendo esta posição conhecida já por ocasião da Mensagem de 1913. No Congresso Nacional a bancada republicana sul-rio-grandense recorria a um discurso de forte conteúdo nacionalista e estatista. [56]

A saída acabou se realizando com o fim do arrendamento á *Auxiliaire*, com a malha ferroviária estadual ficando á cargo do Governo Estadual. Desta forma, além de resolver o descontentamento da burguesia, o Governo incorporava um razoável setor do operariado gaúcho ao Estado. Com isso, os operários da Viação deixavam de ser considerados "empregados" e passavam a ser considerados "trabalhadores do serviço público", exercendo "tarefas de interesse coletivo", o que, portanto, "sobrepunha hierarquicamente os desejos individuais". Eram considerados enquanto funcionários de uma empresa estatal, dentro da lógica de que o Estado deveria ser representante da "ordem social". Assim, os operários da Viação Férrea estatal passaram a ter um caráter diferenciado no tratamento das relações de trabalho, com uma maior disciplinarização e controle, ao mesmo passo que passaram a receber maior assistência.[57]

*

[54] *A Federação*, 2 ago. 1917.
[55] Joan Bak, *apud*. AXT, 2001, p. 208.
[56] AXT, 2001, p. 216.
[57] Numa combinação de criar controle por rígidas regras morais e consentimento com o assistencialismo, este dado por associações com nítido caráter conservador, como o Circulo Operário, conforme veremos no próximo capítulo. Cf. HARRES, 2002.

Outro fator que parece ter contribuído para a aceitação da Greve por parte do Governo Borges de Medeiros foi o posicionamento político-ideológico dos ferroviários. Desta forma, é importante aprofundarmos o estudo sobre o movimento operário da categoria, procurando entender quais eram seus matizes ideológicos e posicionamentos políticos.

Como vimos anteriormente, o positivismo, enquanto ideologia e fundamento das práticas do Governo Estadual, levou este a influenciar setores do operariado. Esta configuração da ideologia dominante não deve estar descompromissada da análise da ideologia da classe operária, sendo que o estabelecimento desta nunca é ideal – só podendo ser compreendida na práxis histórica e nas condições historicamente dadas. Como afirma Eric Hobsbawm,

> A classe (...) é (...) também sua coexistência no interior de uma estrutura social, cultural e institucional estabelecida por aqueles que estão por cima. O mundo do pobre, embora elaborado, reservado e separado, é um mundo subalterno e, portanto, em alguns sentidos um mundo incompleto, pois normalmente admite a existência de uma estrutura geral daqueles que detêm a hegemonia ou, de qualquer maneira, sua própria incapacidade de na maior parte do tempo fazer algo a isso. O pobre aceita esta hegemonia, mesmo quando desafia algumas de suas implicações, porque, em grande parte, tem de aceitá-la.[58]

Sabemos ser difícil, senão impossível, para o historiador entender o que de fato pensava a maioria dos trabalhadores. Os que não participavam enquanto liderança das greves ou mesmo os que timidamente aderiam a elas, e que formavam uma maioria sem linguagem articulada, deixaram poucos registros de seus pensamentos. Além disto, ao se trabalhar com a História do proletariado, temos de ter a clara noção que as fontes que nos falarão sobre elas virão, principalmente, do lado opositor, ou seja, daqueles que comandaram a repressão ou que defenderam os interesses da classe dominante, como a maioria dos meios de comunicação. As classes exploradas, entre elas, o operariado, são conhecidas principalmente em momentos de explosão de violência, de protesto popular. Neste caso, sua ação também deve falar sobre si.

Desta forma, através da análise das falas e dos documentos do movimento operário desta categoria, comparando com sua ação na greve, poderemos esboçar alguns apontamentos sobre a matiz político-ideológica dos ferroviários.

Durante a primeira greve, vendo que o Inspetor Federal, que deveria servir de negociador na greve, estava se posicionando contra ela, pela radicalização das suas ações, os operários mandaram publicar uma coluna chamada “A informação do Dr. Ildefonso”, assinada pela “Sociedade Protetora dos Empregados da Viação”, revelando a insatisfação destes diante

[58] HOBSBAWM, 1987, p. 64.

de prováveis declarações do Inspetor. Além disto, é esclarecedor o posicionamento sobre a questão dos transportes:

> A informação dada pelo fiscal dr. Ildefonso Fontoura ao governo federal, merece de nossa parte alguns reparos./ Diz S. S. que os operários não têm *idoneidade moral* para informar o governo federal, como nós informamos, das depredações, dos abusos, do relaxamento em toda sorte de serviço por parte da diretoria da Viação. No entretanto todo mundo sabe que a Constituição sem cogitar de *idoneidades morais* garante a todos os habitantes do Brasil, o direito de representação. [...] O próprio dr. Ildefonso quando aqui chegou a duas comissões dos grevistas que o procuraram, atendeu com gentileza, fazendo elogios a greve pacífica e que esse era o melhor meio de tudo conseguir. A segunda comissão que o procurou [...], entre outras declarações de afeto e de respeito pela causa que se discutia, fez esta: Eu sou e serei um advogado grátis de vocês./ Quem não tem *idoneidade moral* não merece palavras dessa ordem. Na informação que estamos respingando há um outro tópico digno de poda: é aquele em que se diz que os grevistas estavam em atitude agressiva, fazendo depredações./ Até agora, quanto a isso o que se sabe é que em Cacequi o dr. Ildefonso prendeu quatro pessoa, tidas como autoras dos estragos na estrada. Estes homens estiveram presos muitos dias sem nota de culpa. O Superior Tribunal, julgando um habeas-corpus requerido em seu favor, considerou o [sic] prejudicado por que os pacientes já tinham sido soltos. O dr. Ildefonso não foi responsabilizado pelo atentado que praticou./ *Publicamos estas linhas apenas como um protesto a parte que nos toca, pois a parte principal da informação – que se refere a uma lamentável falência da companhia compete aos governos previdentes, que enxergam mais do que nos e do que os fiscais.* Santa Maria, 25 de agosto de 1917./ *Sociedade Protetora dos Empregados da Viação*.[59]

No parágrafo final desta declaração, percebe-se como evocaram a questão da falência da Empresa e o pedido de ação por parte do poder público, conjugando com os interesses do Governo Estadual, o qual sempre demonstrou seu interesse pela estatização da Companhia.

O discurso e a conjugação com os interesses do Governo estadual ficaram mais claros na segunda greve, em outubro de 1917. Num panfleto, "Ao povo e ao comércio", distribuído no início do movimento, é claramente perceptível o clamor pelo apoio de outros setores sociais, como o do comércio e da indústria.

> "Ao povo e ao comércio"
> A greve é a revolução pacífica dos oprimidos; um direito constitucional em todos os países onde há liberdade e lei. Não viemos prejudicar o *nosso querido Rio Grande do Sul, mas sim libertá-lo da garra do estrangeiro que n~so respeita um povo, seu comércio, sua indústria, suas leis e nem seu governo!* O nosso povo não pode suportar mais o mando despótico, vil, baixo e ignóbil do Sr. Cartwright, diretor da Viação Férrea. É contra sua administração que nos encontramos revoltados porque somos rio-grandenses e brasileiros, povo livre e nobre e não escravo de estrangeiros sem escrúpulos, como soe ser este senhor.
> Povo! Quereis ser escravo do Sr. Cartwright, vendidos aos argentinos ou quereis honrar as nossas tradições, deportando-o do nosso solo como um vendilhão comum, indigno de merecer nosso acolhimento?
> Nós queremos uma administração liberal com a qual possamos fazer parte comum para *a defesa de nosso território e grandeza do Rio Grande do Sul.* Queremos o

[59] *Correio da Serra*, n. 50, Santa Maria, 28 de agosto de 1917, p. 04 (grifo meu).

> trabalho mas não a escravidão dos nossos patrícios empregados na Viação e que são mais mal tratados que os colonos africanos, submissos às leis critônicas. É contra a administração ditatorial da Viação que esmaga o povo rio-grandense, que desrespeita as nossas leis, que arruína nosso comércio, que mata as nossas indústrias, que paraliza o nosso comércio, o nosso progresso, é contra esse polvo que nos ameaça a liberdade de povo livre que nos reúne em greve pedindo respeitosamente às autoridades competentes o baixamento desse inseto exótico, esse Cartwright despótico, *dessa administração mesquinha que vem perturbando o nosso sossego e acendendo em nossos corações o fogo do patriotismo que estalou, por fim no incêndio dessa explosão que é o sentimento geral do nosso amado Rio Grande do Sul. Fora das fronteiras o Sr. Cartwright! Viva o povo Rio-grandense! Salve-se o nosso brio e a nossa tradição*.[60]

Além disto, é visto que se utilizou de um discurso nacionalista e fundamentalmente regionalista – contraditoriamente o mesmo que seria usado para reprimir uma possível terceira greve.

Ainda falta muito a estudar e se desvendar acerca das organizações representativas da categoria durante a década de 1910. Esta parece não ter sido homogeneizada por uma "tradição", um posicionamento político e ideológico definido, possuindo particularidades nas diferentes regiões em que estava distribuída a categoria. Segundo Gunter Axt, "com menor tradição no movimento operário que os trabalhadores de Rio Grande, da antiga *Southern*, os funcionários de Santa Maria estavam talvez mais propensos a alianças com outros setores da sociedade". Desta forma, em torno do movimento grevista na ferrovia "esboçava-se uma peculiar aliança interclasses".[61]

Para resolução da greve, frente aos impasses e a crise gerada pela repressão que resultou no massacre do dia 20, foi constituída uma comissão de arbitragem, integrada por um representante do Governo Federal e outro da *Compagnie Auxiliaire*, a fim de apreciar as demandas dos grevistas. Esses, por sua vez, decidiram nomear o Presidente do Estado como seu representante junto aos citados representantes, claramente contrariando os princípios de não-reconhecimento da autoridade política preconizada pelas concepções anarquistas, descartando-se assim uma possível hegemonia do movimento anarquista sobre a direção da greve, apesar das ações radicais empregadas pelos ferroviários.[62]

A Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul não pertencia a FORGS, na época com direção anarquista e decisiva nos processos grevistas de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Pelo contrário, em uma reportagem de julho de 1917, a direção da Associação desmentiu boatos que ela iria se filiar à Federação. Além disto, parece que os

---

[60] Nota publicada no *Correio do Povo*, 19 out., 1917, *apud*. PETERSEN, 2007, p. 337 (grifo meu).
[61] Joan Bak, *apud*. AXT, 2001, p. 210.
[62] PETERSEN, 2001, p. 314.

ferroviários, em julho de 1917, não participavam da Liga de Defesa Popular, criada pela FORGS, em Porto Alegre. Inclusive, adiantaram-se à Assembléia Geral, realizada na Praça Senador Florêncio, na capital, no dia 31, decretando greve antecipadamente.[63] A FORGS, por sua vez, fez distribuir, em 27 de outubro, o seguinte boletim:

> Aos trabalhadores!
> *A Federação Operária do Rio Grande do Sul, chama a atenção de todas as classes trabalhadoras, para a situação em que se acham os companheiros ferroviários que estão lutando sem desfalecimento por uma causa justa e digna de todo o apoio para que prossigam firmes até a vitória final.*
> Trabalhadores! A Federação faz um apelo para todos aqueles que lutam e sacrificam-se diariamente para ganhar um amargo pedaço de pão, una-se para dar combate aos sugadores do nosso sangue, e estejam a postos para o dia do ajuste de contas que se aproxima e nos trará dias de liberdade e bem-estar. Trabalhadores! Cerrai fileiras para derrubar o castelo social em que se abriga a infame burguesia que ficará sepultada nos escombros, para pagar seus crimes e suas infâmias, nesse dia abraçar-no-emos fraternalmente e desfraldaremos a bandeira da liberdade, e seremos homens livres sobre a terra livre.
> Trabalhadores, o Brasil acaba de entrar na grande luta que ensanguenta as terras da Europa, e quer aforgar-vos no sangue de vossos irmãos d'além mar, e de forma alguma deveis consentir nesse monstruoso crime, deveis fugir da caserna escola do assentamento e banditismo...
> *Trabalhadores: não deixeis vos iludir pelos cantos maviosos da sereia patriótica que vos que arrastar ao matadouro; defendeis vossos direitos aquilo que vos roubam.*
> *Companheiros ferroviários cerrai vossos ouvidos ao apelo do jornaleco 'A Noite' que vos pede para terminar a vossa parede visto a pátria estar em perigo.*
> Se a pátria periga os redatores da 'A Noite', e outros patriotas que vão defendê-la, e não nós operários que nada temos que ver com a pátria que mata seus próprios filhos que reclamam justiça.[64]

Neste manifesto, se revelavam a solidariedade operária das outras categorias reunidas na FORGS, mas ao mesmo tempo, havia um distanciamento em relação aos fundamentos político-ideológico dos ferroviários, advertindo a estes sobre os perigos do patriotismo. Pois, no panfleto "Ao povo e ao comércio", distribuído no inicio da segunda greve dos ferroviários, em outubro de 1917, temos essencialmente um apelo ao regionalismo e ao patriotismo, da união da burguesia com o operariado contra o "estrangeiro". Uma estratégia válida até para forças revolucionárias, em um período de refluxo. Contudo, não era o que caracterizava o período, fruto de um movimento revolucionário e grevista que atingia proporções mundiais.

Esta atuação revela, aparentemente, um pragmatismo de ação e a falta de uma perspectiva "utópica" (tomado aqui como a esfera do "dever ser" da ideologia). Isto impede a que pudéssemos enquadrá-los enquanto socialistas ou anarquistas (visto também o posicionamento da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea, que excluiu

---

[63] AXT, 2001, p. 207.
[64] Não temos conhecimento a que jornal se referia o boletim "A Noite". PETERSEN, 2001, p. 314-5 (grifo meu).

de seus serviços os operários grevistas já que eram automaticamente demitidos pela empresa, visto que em seus estatutos esta atividade era vedada a seus membros).

Para Giovanni Alves, a utopia social possui um importante significado, dando "um lastro de idealização e de esperança que alimentavam a práxis de classe", a fim de sedimentar o imaginário de uma sociedade sem exploradores e sem explorados. Para o autor, "é algo que contrasta, por exemplo, com a ideologia do pragmatismo sindical":

> Tais ideologias políticas alimentavam as lutas de classe, dando-lhes um sentido histórico, capaz de tirá-las, em maior ou menor proporção, da pura imediaticidade, de sua dimensão cinzenta de lutas economicistas e de modernização de uma sociedade capitalista atrasada e subalterna.[65]

A falta destes fundamentos na categoria não será uma constante, como veremos na atuação dos anarquistas em Santa Maria, bem como na crescente presença comunista durante a década de 1930. Contudo, nesta greve, pode-se inferir claramente o surgimento de uma tradição sindical fundada no pragmatismo – o que de forma alguma demonstra a inviabilização da luta de classes como agente motor da práxis dos trabalhadores. Revela uma opção política, que possui acertos, mas também, fortes limitações quanto ao rompimento da luta de classes.

[65] ALVES, 2003, p. 13-4.

# 3. A *FOLHA DO POVO* E AS DISPUTAS DA DÉCADA DE 1920: ANARQUISTAS, COOPERATIVISTAS, IGREJA E REPUBLICANOS

Na década de 1920, a categoria dos ferroviários seria palco de uma série de disputas políticas que iam desde a tendência revolucionária dos anarquistas aos apelos do Partido Republicano Rio-Grandense, partido do governo do Rio Grande do Sul. Somava-se a isto a tendência liderada por quadros da direção da Companhia que, em 1913, haviam fundado a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, bem como aos comunistas que seriam a força dominante no movimento revolucionário no final dos anos de 1920 e 1930.

Este capítulo, contudo, não tenderá a ser conclusivo, pelo recorte, pela dimensão e pela falta de fontes que infelizmente se perdem no tempo. Tecer a História do movimento dos trabalhadores, ao longo do tempo, certamente é tarefa difícil em um País com passado autoritário e no qual a História escrita pelos próprios trabalhadores encontra lacunas fortes e, infelizmente, muitas vezes irreparáveis. Uma História em que muitos tiveram que ser silenciados, contudo, evidencia que resistências e alternativas estiveram presentes.

Nossa fonte privilegiada neste intento será o jornal *Folha do Povo*, periódico ligado a União Geral dos Trabalhadores de Santa Maria, de tendência anarquista, em sua luta contra as forças reformistas ou conservadoras da Igreja e da Cooperativa em Santa Maria, buscando imprimir alternativas políticas revolucionárias entre os trabalhadores. Até o momento, poucos trabalhos exploraram a presença do anarquismo entre os ferroviários, fato que deve ser destacado em um momento de próprio descenso desta força política operária no cenário nacional do período. Desta forma, poder-se-á contribuir para uma leitura que evidencie a contradição social e a luta de classes, enquanto perspectiva que esteve presente no seio dos operários da Viação Férrea, quase sempre designados enquanto pragmáticos em suas lutas, sem uma suposta visão ideológica revolucionária.

Os anarquistas defendiam que os trabalhadores deveriam realizar a luta contra seus patrões e a luta por uma sociedade sem classes, através da luta econômica e política - greves, boicotes e ações diretas. Eram contra a organização de partidos para disputar eleições, visto que, de acordo com suas convicções, o Estado não era elemento de disputa, mas apenas de repressão. Para Batalha, estas correntes, “nada esperam das mudanças na lei ou no governo, transformações exteriores ineficazes ou supérfluas”. Todavia, a limitação deste movimento seria posto em prova durante as greves de 1917 a 1919, visto a sua incapacidade em se utilizar

do Estado e da legalidade enquanto espaços de luta, e por terem reduzido sua luta à perspectiva economista.

Somando-se a estas disputas, com a encampação (estatização) da ferrovia, em 1920, pelo Governo Estadual, o "patrão" tornou-se o próprio Estado, o qual passou a tecer uma relação diferenciada junto ao operariado da Viação, o que certamente modificou e reforçou tendências internas presentes no movimento, como o cooperativismo. Além disto, as forças governistas, em seu intento de "incorporar o proletariado á sociedade", além de enfrentar a dissidência oligárquica que se aproximava das massas urbanas, os assisistas (liderados por Assis Brasil) - promoveram a criação de organizações ligadas aos trabalhadores, como o Círculo Operário Republicano.

*

Através do periódico *Folha do Povo*,[66] instrumento local de ação social e política da União Geral dos Trabalhadores de Santa Maria (UGT), podemos perceber que o processo de disputa político da categoria dos ferroviários ainda estava em aberto. A União Geral dos Trabalhadores era uma organização estadual, surgida em fins de 1919 e que provavelmente tenha terminado ou se fundido com a Federação Operária do Rio Grande do Sul, em 1921. Sua tendência anarquista[67] e revolucionária é corroborada pela historiografia[68] e pela análise documental do jornal, com textos de anarquistas como de Neno Vasco (anarco-sindicalista português), através de citações de Lênin, Trotski, líderes da Revolução Russa, além do forte embate com a Igreja e a Cooperativa, a qual representava a tendência reformista do movimento. Como boa parte dos anarquistas brasileiros, este jornal refletia um ecletismo de propostas que se situava entre o anarquismo e o socialismo marxista.

A *Folha do Povo* tinha por sede a UGT de Santa Maria, na Avenida Rio Branco, n. 67, tendo como secretário Manuel de Gusmão e gerente Felippe Garcia. As edições eram

---

[66] Jornal operário de tendência anarquista de Santa Maria. Teve-se acesso a seis edições do jornal, de tiragem semanal, números 3, 4, 9, 11, 12 e 13, de julho a setembro de 1920. O referido jornal pode ser encontrado no arquivo Astrogildo Pereira, da UNESP, junto à Praça da Sé, em São Paulo.

[67] Pelos limites deste trabalho monográfico, não iremos nos alongar na caracterização do anarquismo. Em linhas gerais, os anarquistas prezam a socialização dos meios de produção e o fim o Estado através da auto-organização dos trabalhadores. O meio para atingir este fim, a sociedade comunista, seria através da promoção de greves gerais que colocariam em xeque a sociedade burguesa bem como destruindo o aparato estatal que sustenta esta sociedade. O controle do Estado pelo proletariado, segundo os marxistas, constitui um dos principais pontos de divisão entre o anarquismo e o comunismo.

[68] Cf. PETERSEN, 2001, p. 341-383.

semanais, tendo por pauta textos políticos, poesias e notícias ligadas a UGT e a organização dos trabalhadores na cidade.

Não temos como estimar a duração da UGT em Santa Maria, mas é possível que sua trajetória tenha sido curto, devido á repressão ao movimento anarquista que se seguiu durante a década de 1920, além de que muitos militantes anarquistas estavam se dirigindo ao Partido Comunista do Brasil, fundado em 1922. Sua fundação se deu no final de 1919, conforme atesta o historiador santa-mariense Romeu Beltrão, em sua *Cronologia Histórica de Santa Maria*: "Dezembro, 7 – é fundada a União Geral dos Trabalhadores de S. Maria, filiada à União Geral dos Trabalhadores, em reunião presidida por José Casagrande, realizada num prédio da rua Silva Jardim"[69] Seu fim parece ter se dado no início do ano de 1921, por conta da repressão que se seguiu á greve dos caldeireiros, conforme comenta Beltrão:

> Janeiro, 29 – Entram em greve os caldeireiros das oficinas da Viação Férrea, sob inspiração da União Geral dos Trabalhadores, de tendência comunista, trazendo como resultado o fechamento temporário das oficinas" [...] Fevereiro, 6 – Cessa a greve dos ferroviários e as oficinas são reabertas, sendo demitidos os cabeças e proibida a admissão de filiados à União Geral dos Trabalhadores, por ser "foco de greves, desordens e perturbações da vida do operário".[70]

Contudo, Beltrão não comenta a existência da *Folha do Povo*. Este é citado pelo jornal *O Syndicalista*, ligado à FORGS, como um "jornal libertário", na sua edição do 1º. Maio de 1921.[71] Possivelmente tenha tido uma duração de pouco mais de um ano e tenha perecido junto á repressão á UGT em Santa Maria.

João Rodolpho Amaral Flôres em sua pesquisa sobre os operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul também atesta a presença de anarquistas no movimento em Santa Maria, como a figura de Zenon Budaszewski, que trabalhou como ferroviário nesta cidade. Conforme relato de seu filho:

> Em Santa Maria Zenon passou a trabalhar na Viação Férrea, que ainda não era do governo. Ele não tinha crime, o crime era a própria agitação. Lá em Santa Maria o prelo foi aprendido. Em 24 horas a família foi colocada com todos seus trastes num vagão especial da Viação Férrea, vigiado, e deixado na cidade de São Paulo. [...] Fomos metidos dentro do vagão à força, na verdade fomos expulsos na maior arbitrariedade.[72]

---

[69] BELTRÃO, 1979, p. 500.
[70] BELTRÃO, 1979, p. 504.
[71] *O Syndicalista*, n. 5, 1ª. Quinzena, mai,1921, p. 4.
[72] FLÔRES, 2009, p. 125.

Este tratamento evidencia as dificuldades a que estavam subscritos os operários militantes desta vertente política. A própria existência do jornal e da organização pública e noticiada por um cronologista conservador de Santa Maria (Romeu Beltrão) – a UGT – atestam a relativa força que conseguiram constituir por certo período, ainda em um contexto de transição entre a antiga *Auxiliaire* belga e a Viação Férrea do governo do estado do Rio Grande do Sul – A VFRGS. Contudo, sua trajetória parece ser parte de uma vertente radicalizada do movimento ligado à categoria com origens anteriores ao ano de sua fundação. O nome de José Casagrande, que presidiu a fundação da UGT em Santa Maria está ligada também a fundação de outra organização operária nesta cidade, no ano de 1913, a União Operária Santamariense[73], a qual também estará presente no relatório da FORGS de 1913, como entidade que estava aguardando aceitação para participação.[74]

Zenon Budaszewski posteriormente ficou conhecido por Zenon Almeida, pois teve de mudar seu sobrenome decorrente da perseguição política. Segundo Frederico Bartz, Zenon utilizava o pseudônimo de Spartacus do Sul em seus artigos, nome encontrado em uma série de artigos do jornal em Santa Maria.[75] Isto atesta sua presença enquanto provável principal promotor do grupo anarquista de Santa Maria, apesar de ter sido expulso do estado ainda no ano de 1919.[76]

Durante o 2º. Congresso Operário do Rio Grande do Sul, promovido pela FORGS (apesar de ter sua sede ocupada e suas atividades suspensas por conta da repressão à greve de 1919), realizado entre 21 e 25 de março de 1920, a UGT de Santa Maria apresentou-se através do delegado Mariano Belchior Filho, o qual, inclusive, presidiu a segunda sessão dos trabalhos do Congresso. Contudo, não temos maiores informações quanto a sua participação e a que categoria profissional estava ligado. É também citado como conselheiro da Escola Racionalista, fundada por anarquistas, em Porto Alegre, nos anos de 1920.

Além disto, a FORGS esteve presente no 1º. de Maio de Santa Maria, através de ato organizado pela UGT e publicizado pelos jornais da cidade. Em pesquisa realiza por Juliano Luis Palm, sobre o 1º. de Maio em Santa Maria, atesta-se:

> Novamente em 1920 noticiam-se manifestações de caráter mais combativo. Neste ano um artigo, assinado por Coelho Cavalcanti, convoca os operários a agirem para dar fim aos seus sofrimentos, considerando o governo e a burguesia como sendo o mesmo "criminoso". A União Geral dos Trabalhadores lançou panfletos convocando os operários a não trabalharem no 1° de Maio neste ano. Tal atitude parece ser um

[73] BELTRÃO, 1979, p. 490.
[74] PETERSEN e LUCAS, 1992, p. 168-9.
[75] BARTZ 2008, p.116-122.
[76] BILHÃO, 2005, p.194.

> tanto contraditória com as notícias dos anos anteriores, onde muitas vezes os periódicos noticiavam que as oficinas da cidade não trabalhariam nesta data, "como de praxe". Esta mesma associação realizou um ato na Praça Saldanha Marinho, onde se protestou contra o governo, devido a suas atitudes contra alguns estrangeiros e contra alguns brasileiros. Neste ato, vários foram os oradores, entre eles o delegado da Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS), Orlando de Araújo e Silva. O periódico Diário do Interior também realizou uma matéria, na qual o entrevistado falou sobre os acontecimentos de Chicago, considerando que o 1° de Maio não devia ser comemorado como festa na forma como havia sido proposto pelo congresso socialista.[77]

A presença de um jornal, na participação no Congresso Operário de 1920 e pela organização do 1º de Maio de 1920 e da greve dos caldeireiros de 1921, evidencia que a UGT tornou-se expressiva no município, padecendo por força da repressão política e policial do governo estadual no combate ao anarquismo e a outras correntes radicalizadas.

O objetivo desta pesquisa, contudo tende a utilizar o jornal *Folha do Povo*, também para expor as pressões e o combate a que este grupo realizava a outras vertentes políticas que buscavam imprimir direção ao movimento ligado à categoria. Seus principais oponentes parecem ter sido a Igreja, na figura do Padre Caetano Pagliuca, promotor de um Circulo Católico Operário, em agosto de 1920, e a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), através da figura de seu principal dirigente, Manoel Ribas. Através do embate dos anarquistas com estas forças, podemos entender, inclusive, as contradições destas correntes, na disputa política da categoria.

*

A COOPFER tem sua origem na passagem da *Compagnie Auxiliaire*, em 1911, a *Brazil Railway*, de capital norte-americano. Nesta mudança, passou também ao controle desta, o armazém da *Compagnie*, o qual servia aos seus empregados ao longo da linha, o "economat". Segundo Luis Carlos Bonotto Rodrigues, este teve origem a partir de uma greve dos empregados da *Compagnie*, em 1906, exigindo aumento de salários. Sem acordo quanto ao aumento, a Companhia fundou o armazém para prover de mercadorias os empregados a preços inferiores a 40% do mercado. Com a passagem para o capital norte-americano, a gerência é destituída e o "economat" é vendido a um capitalista de Santa Maria, Antonio Alves Ramos.[78]

---

[77] PALM, 2007, p. 295.
[78] RODRIGUES, 2003, p. 47.

O Sr. Manoel Ribas, que residia no Paraná, em 1905, foi convidado pelo seu cunhado, o engenheiro belga Gustavo Wauthier (que era diretor da Companhia no período, até 1911, ano em que é passada à *Brazil Railway*). Dois anos após a venda do "economat", por iniciativa do corpo dos altos funcionários da Companhia,[79] foi fundado o "Sindicato Cooperativista" – a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no dia 28 de outubro de 1913. A idéia principal era a de reduzir os custos de vida dos empregados da Viação, através da eliminação do comércio monopolizado pelos "intermediários", substituindo estes pela organização dos trabalhadores cooperativados. A Cooperativa se figurará como uma das maiores da América Latina e do Brasil, tendo inclusive construído escolas para os funcionários da Viação.

O Sr. Manoel Ribas passou a ser diretor comercial da Companhia, cargo que irá ocupar, desde a fundação da Cooperativa, até sua ida ao Paraná, quando se tornará interventor do Governo Vargas, em 1931, e que se figurará como a principal figura da Cooperativa, apesar de nunca ter ocupado o cargo de Presidente (reservado apenas aos funcionários da Viação Férrea).

Em 1921, em relatório de exercício, segundo Rodrigues, a direção da Companhia, analisando a situação política nacional, irá criticar a difusão de idéias anarquistas no seio do proletariado brasileiro, possivelmente uma alusão direta a atuação da UGT em Santa Maria. Como destaca Flôres, a tragetória da COOPFER foi determinante como instrumento de cooptação política já que sempre houve uma harmonia entre a entidade e os vários governos estaduais ao longo do Século XX, sempre postulando a cooperação com o poder público e direção da Viação Férrea. Para o autor, "suas atitudes de aproximação com estes poderes, no sentido de colaboração, aparentemente disfarçada pela neutralidade ideológica, são percebidas desde a sua fundação". Corroborando esta opinião, apesar de muitos ferroviários terem aderido, praticamente nos seus sessenta anos de existência, a COOPFER teve em sua direção somente funcionários de planejamento e administração da VFRGS: "eram geralmente técnicos diplomados ou pessoas experientes de perfil mais conservador". Flores afirma, portanto,

> que o cooperativismo ferroviário foi um meio de harmonização social, porque ao encaminhar e resolver muitos dos problemas substantivos dos trabalhadores ferroviários, o fez como princípio doutrinário. Princípio esse baseado especialmente

[79] No noticiário local, citam-se os nomes do chefe do escritório de contabilidade, o chefe do tráfego, entre outros chefes e sub-chefes da *Auxiliaire*. Na mesma é referido: "A cooperativa já conta com mais de trezentos sócios fundadores entre os quais acham-se o inspetor geral da Viação Férrea, e todos os chefes de serviço." Cf. RODRIGUES, 2003, p. 48.

> no pensamento inglês e Francês, voltado à busca de alternativas de sobrevivência dos trabalhadores mais humildes, no turbilhão da competição capitalista e nas incertezas do socialismo comunitarista, predominante ainda no século XIX. Mas também como instrumento dos adeptos às doutrinas positivistas, que desejavam resolver a "questão social" com a inclusão lenta, gradual e pacífica do proletariado no âmbito da sociedade burguesa em ascensão.[80]

Basta lembrar, por fim, que na própria greve de 1917 tivemos uma atitude conservadora por parte da COOPFER que declarou excluídos dos benefícios os operários que não retornassem ao serviço, conforme ordem do diretor da *Auxiliaire*, o Sr. Cartwright.[81]

Para os membros da UGT, esta leitura parecia clara, sendo que se esforçaram para contrapô-la, atacando não diretamente o sistema de benesses que fornecia a COOPFER aos funcionários da Viação. Mas atacando a figura do seu Diretor, Manoel Ribas, que possuía fortes laços políticos com Governo Estadual e a direção da empresa, tanto no período de domínio estrangeiro como domínio estadual. A atitude da Cooperativa, assistencialista e conservadora, atestam o anticomunismo e o antianarquismo por ela propagado. Conforme Flôres, "para a maioria dos trabalhadores deste campo profissional, realmente componentes de uma elite operária, as idéias anarquistas avançavam na contramão de seus interesses".[82]

E os anarquistas se contrapunham ao cooperativismo, vendo nestas organizações um papel de apenas melhorar as condições econômicas dos operários, afastando-os da luta política. Conforme um delegado da FORGS no Congresso Operário de 1913: "o cooperativismo no Rio Grande do Sul só tem servido para dificultar a vida das classes menos abastadas. As nossas associações [cooperativistas] combatem todos os agrupamentos com aspirações políticas, julgando que os operários devem organizar-se unicamente com o fim de melhor suas condições econômicas".[83]

No jornal *Folha do Povo*, os ataques a figura de Manoel Ribas e de seu auxiliar eram constantes. Chamavam-no de "gerente crônico" e "perpétuo" da Cooperativa. Já no 4º. número, o jornal explica aos trabalhadores da Viação que não deveriam entrar em contato com o sr. Ribas para pedir indenizações sobre acidentes de trabalho:

> Por que será que o Sr. Ribas, gerente da Cooperativa, quando algum trabalhador se lhe dirige sobre acidentes, desaconselha-lhes que dem andamento a coisa. Perguntamos mais uma vez: o que tem Sr. Ribas com os acidentes? Não lhes chega

---

[80] FLORES, 2009, p.57-58-60-61. Reforçando este argumento, Flôres destaca: "na COOPFER, nos cargos de diretoria, somente trabalhistas e liberais conseguiram atuar como dirigentes máximos. Isso era reflexo da relação direta entre o Conselho Diretor da Cooperativa e a Direção da VFRGS, que espelhava o partido ou as forças coligadas que exerciam o governo do Rio Grande do Sul". Cf. FLORES, 2009, p. 131.
[81] Conferir notas 40 e 41 da presente monografia.
[82] FLORES, 2009, p. 126.
[83] PETERSEN & LUCAS, 1992, p. 174.

> fazer fortuna as custas dos trabalhadores? Em nome de que interesses inconfessáveis, o Sr. Ribas, acha que um operário não deve dar andamento a ação de indenização? Sestente parelheiros, engorde porcos, com alfalfa e farello da Cooperativa; compre fazendas; faça viagens de recreio a custa do suor dos operários, mas não passem além da sapata.[...] E adverte: Ora, senhores da V. F. Este estado de coisas não pode continuar. A lei de Acidentes de trabalho deve ser observada.[...] Paguem pois estes acidentes, por que nós não descançaremos.[...] A Folha do Povo dá todas informações necessárias sobre estes assuntos, todas as terças e sábados à noite, na sede da UGT.

A crítica a sua figura era forte, como no momento em que foi inaugurado um retrato seu na sede da COOPFER: "O povo roubado, explorado, maltratado na Cooperativa é que paga o pato. E o gerente sobre cuja administração vamos ainda dizer muita coisa, passa por benfeitor. Que ironia e que desaforo" [84]

Nas outras edições seguiram as críticas, inclusive acusando o auxiliar de Manoel Ribas, Antonio Ribas (possivelmente parente), de uso irregular da Viação para transporte de carga particular questionando o dr. Pestana, diretor da Viação, por não tomar uma atitude frente ao fato: "Quando um operário leva para sua casa umas achas de lenha é posto no olho da rua por ladrão. Enquanto que, os grande personagens fazem grandes roubos, fica tudo abafado, e eles, personagens, continuam sendo grandes homens".[85]

Outra noticia interessante foi de um funcionário da Cooperativa que teria assassinado um operário em uma briga, mas que continuou trabalhando na mesma sob proteção do M. Ribas, apesar dos protestos.[86]

A Igreja Católica também se postulava, no início dos anos 1920, a disputar o movimento operário de Santa Maria. Através da figura do Padre Caetano Pagliuca, pároco da Diocese local e promotor de escolas católicas, fundador de um Circulo Católico Operário, em agosto de 1920. Não temos maiores informações acerca desta organização, o que nos leva a crer que ela não teve grande destaque na categoria. Mas os constantes ataques do jornal anarquista revelam a disputa ideológica. Uma série de charges e piadas foi dirigida á Igreja e ao Circulo, com o título de "A Santa Cruzada", presentes em quase em todas as edições que tivemos acesso ao jornal.[87] A notícia sobre a fundação do círculo é sintomática da oposição que se iniciava:

> O CIRCO – Domingo, 22 do corrente, inaugurou-se o circo dos operários católicos. Isso é, de operários, segundo disseram os jornais, por que a sessão foi presidia e etc. por figurões, jesuítas de batina, de casaca e de farda. Clero, Capital e Militarismo, os

[84] *Folha do Povo*, n.4, 21 jul 1920, p. 3,
[85] *Folha do Povo*, n.11, 11 set 1920, p. 2.
[86] *Folha do Povo*, n.13, 18 set 1920, p. 3.
[87] Ver as capas dos jornais com as referidas charges em anexo.

> eternos inimigos e opressores do povo, se associaram, fundando aquela arapuca, que o D. Miguel abençoou, para que caiam mais pássaros.

Ao que segue uma piada ao Pe. Caetano:

> O Padre Caetano comprou a *Folha do Povo*, pagando o tostão ali no ato. Comprou por curiosidade, assim como continuará comprando. Dedução: o Padre Caetano é curioso. A curiosidade é um pecado mortal que leva a gente para o inferno. Conclusão: o Padre Caetano irá para o inferno. Assim nos explicou um garoto./ Os filhos da Candinha sabem de tudo. Disseram-nos eles que os padres, e disso temos prova, estão fazendo uma campanha infernal contra a *Folha do Povo*, conjurando para isso todos os poderes de Deus e do Diabo. Dizem até que a "Folha" foi excomungada em um sermão. Obrigado pela propaganda e que bom proveito lhes faça.[88]

Em outros textos, de caráter político, foram tecidas profundas críticas ao papel da Igreja em sua relação com as classes sociais. Em artigo de título "A Igreja e a questão social" foi declarado:

> O operário que sofra, que passe miséria, que trema de frio no inverno, sua mulher que o adultere, e suas filhas que se prostituam para ganhar o pão. Os padres lhe ensinarão que ele – o operário – terá no céu a recompensa com juro. Enquanto isso, eles – os padres – não seguindo os seus preceitos que a outros aconselham, vivem á farta e andam gordos como porcos./ A Igreja diz, que nela está a única solução da questão social. Mas de que modo? Submetendo o operário ao patrão, fazendo o operário abdicar de seus direitos e prerrogativas, em benefício da classe parasitaria pela resignação. Resignação! Ali esta a panacéia contra a miséria. A submissão! Ali está a solução da questão social./ [...] O espírito da Igreja é profundamente imperialista, despótico e opressor. Nos conflitos entre o capital e o trabalho, os padres estão sempre a favor dos patrões que são fortes; segundo a Igreja, o operariado nada tem a reclamar, suas exigências são absurdas e descabidas e seus movimentos de reivindicação são subversivos e condenáveis.[89]

Acompanhando esta formulação crítica à Igreja, vemos na capa uma charge acompanhada de uma piada:

> - É preciso, filho, que todos os operários entrem para o Círculo. Bem vês que a sacola está vazia...
> - Mas, com essa carestia... O pão está do tamanho de uma hóstia...
> - Ah! Filho. Lembra-te que o que deres agora a Igreja receberás no céu com os respectivos juros.
> - Ah! Mas o que eu preciso é que o tamanho do pão aumente aqui na terra.[90]

O recorte deste capítulo deu preponderância ás disputas com outras forças. Contudo, no jornal estão presentes constantemente textos políticos, exortando os operários a seguir o

---

[88] *Folha do Povo*, n.9, 25 ago 1920, p.3. Contudo, o Círculo tem sua data de fundação no dia 1 de Agosto daquele ano. Cf. FLÔRES, 2008.
[89] *Folha do Povo*, n.11, 11 de set 1920, p.2.
[90] Ibidem, p.1.

exemplo dos revolucionários russos, proclamando a não aceitação de representação institucional (eleições), bem como textos sobre acidentes da Viação, cobrando medidas indenizatórias por parte desta e notícias sobre a organização de sindicatos na cidade, ligados a várias categorias, como os carpinteiros, caldeireiros, padeiros, etc. Além disto, o jornal chamava os seus leitores a boicotar o jornal *Correio da Serra*, o qual acusava o *Folha do Povo* de ser "bolchevista" e "propagar teorias dissolventes".

Infelizmente não tivemos acesso aos jornais de 1921, que certamente comentariam com maiores detalhes a greve daquele ano e, inclusive, a partir de uma perspectiva operária. Certamente tiveram uma forte contribuição na organização do movimento ferroviário e, mesmo que tenham perecido com a criminalização desta greve (a de 1921), é certo que tiveram forte contribuição ideológica á categoria, de não aceitação do poder público e de ordens superiores e eclesiásticas.

A conjuntura da década de 1920 será de forte repressão ao movimento anarquista. Como destaca Juliano L. Palm, referindo-se ao 1º. De Maio de 1921: "Em 1921, as notícias apresentam o Circulo Operário Católico enquanto associação que levou a cabo as comemorações, nas quais um orador falou sobre a solução das questões sociais e exaltou o trabalho, com o qual 'o indivíduo não pensaria em anarquias'." Contudo, a radicalidade exposta nas greves atesta esta tradição reforçada pelos anarquistas e posteriormente pelos comunistas, como veremos na greve de 1936, uma greve que se dá em condições desfavoráveis no cenário nacional e internacional e sem apoio do sindicato oficial.

*

Na década de 1920, o "canto da sereia" atuava a fim de conquistar politicamente esta grande e estrategicamente importante categoria operária. Beatriz Ana Loner, em artigo sobre as relações entre operariado e oposição política durante a Primeira República, nota que

> esta categoria [ferroviários] exemplifica muito bem a potencialidade do partido situacionista em conseguir apoio de categorias específicas, mediante uma política de benesses particulares e de alianças em questões pontuais, no caso, sua mediação na segunda greve da categoria em 1917 e a encampação da Estrada de Ferro pelo governo que se seguiu. A Aliança forjada entre governo e trabalhadores naquele momento resultou tão proveitosa ao primeiro, que, apesar das várias greves que pipocaram de 1920/21, possibilitou a construção de uma base de apoio governista que não se deteriorou nem diante de promessas não cumpridas.[91]

[91] LONER, 2002, p. 107.

Além disto, parte da estratégia de Borges de Medeiros, foi a formação de um Centro Republicano Operário, com sede em Santa Maria, em 1924[92], com o objetivo de agremiar os trabalhadores da região, além de ter garantido a utilização de mais de dois mil operários no conflito de 1923, bem como os votos destes nas eleições seguintes.[93]

Assim, o controle do PRR sobre os ferroviários parece ter sido cada vez maior, visto que um grupo de 500 trabalhadores vindos de Santa Catarina para trabalhar na estrada de ferro da serra foram demitidos por não se qualificarem como eleitores do PRR, em 1924. Segundo Joan Bak[94], a categoria dos ferroviários representava cerca de 10% do eleitorado do PRR, em 1928, e 5% do eleitorado total destas eleições (um total de 6.700 ferroviários votantes).

Certamente esta política era acompanhada e promovida pela Liga dos Operários Republicanos do Rio Grande do Sul, fundada em 1923, que tinha como objetivo a criação de políticas assistencialistas e de subordinação do operariado ao partido oficial.[95] Inclusive, em 1923, o jornal *A Federação* – órgão do PRR - lançou um artigo com o título "Assisismo e o operariado", dirigido quase que exclusivamente à categoria dos ferroviários:

> já depois de quantos esforços envidaram e envidam para fazer a ruína e a miséria do operariado ferroviário, com a destruição dos seus elementos de trabalho, ainda intentam os agitadores da "masorca", pelos seus desprezíveis pasquins, com um cinismo espantoso que revolta as consciências mais empedernidas e que ofendem os brios e a inteligência dessa classe proletária, fomentar explorações as mais descabidas e indignas com o fim de instigá-las contra o governo do Estado. [...] Agora a Viação Férrea desenvolvida como está, administrada por ilustres engenheiros nossos patrícios, avança a passos rápidos para o progresso e dia a dia mais assegura o bem estar aos seus operários. Conscientes disso os ferroviários não irão deixar de viver do seu labor honesto, cooperando como cooperam para o desenvolvimento do Estado que lhes serviu de berço, para abraçarem a causa da desordem que os infelicitará, que os esmagará fatalmente.[...] Os operários da Viação tem quem os guie e não precisam portanto de protetores improvisados, que visando interesses puramente políticos, não pugnam, como querem fazer crer, pelo interesse da classe.[...] estejam portanto tranqüilos os políticos da cruzada 'libertadora' que os operários da Viação Férrea não os acompanharão nunca! A nossa divisa é a ordem![96]

Acompanhando este processo, com a encampação da ferrovia, em junho de 1920, os operários da Viação deixaram de ser considerados "empregados" e passaram a ser considerados trabalhadores do serviço público, exercendo tarefas de interesse coletivo, o que, portanto, sobrepunha hierarquicamente os desejos individuais. Eram considerados enquanto

---

[92] Beltrão (1979, p. 520) assinala a criação do Centro Republicano Operário em Santa Maria em 1924, em 19 de Fevereiro, sob orientação do "Dr. Júlio Bozano" que acabou morto em combate contra a Coluna Prestes, em dezembro do mesmo ano, a serviço das tropas estaduais.
[93] LONER, 2002, p.108
[94] *Apud*. LONER, 2002, p. 107-8.
[95] PETERSEN & LUCAS, 1992, p. 295.
[96] Idem, p. 255-258.

funcionário de uma empresa estatal, dentro da lógica de que o Estado deveria ser representante da ordem social, norteados pela ideologia positivista de incorporação ordenada e disciplina do proletariado na sociedade burguesa.

Desta forma, segundo as pesquisas de Marluza Harres, os operários da Viação Férrea Estatal passaram a ter um caráter diferenciado no tratamento das relações de trabalho, com uma maior disciplinarização e controle, ao mesmo passo que começaram a receber maior assistência. A autora considera que as greves que pipocaram em algumas oficinas nos anos de 1920 e 1921 (como a greve dos caldeireiros em Santa Maria) foram manifestações de resistência às mudanças implementadas pela nova administração, as quais visavam um maior controle do operário em seu local de trabalho. O operário deveria se conduzir por um "regime de ordem e disciplina", bem como em sua vida privada, através do controle familiar, higiênico e moral. Além disto, Harres destaca que uma série de associações ferroviárias – entre elas a COOPFER – transformaram-se "em suporte da atuação da direção administrativa no que se refere à assistência, recreação e educação". Assim, a administração da ferrovia incentivava a criação e auxiliava na manutenção de associações que cumpriam um papel de disciplinarização dos ferroviários, através da promoção de ideologias que não viessem contra a ordem social e política dominante. Ou seja, promoviam a clara defesa e promoção de associações reformistas ou de ideário burguês. Como declarado em um relatório da Direção da VFRGS: "Esta diretoria tem dado sempre e continua a dar o seu apoio moral e até mesmo material nos limites do razoável, a todas as iniciativas que tendem a tornar forte e coesa a numerosa família ferroviária". [97]

Até o final da década de 1930 não identificamos maiores evidencias sobre o movimento da categoria, até por que a década irá ser marcada pela forte repressão aos movimentos sócio-políticos de caráter popular. Contudo, com a mudança de poder da década de 1930, apesar de não haver mudanças substanciais no trato aos movimentos sociais, o momento surge como uma nova conjuntura de acirramento e negociação das tensões sociais entre a classe trabalhadora, burguesia e o Estado.

[97] HARRES, 2002, p.236 e 238.

# 4. A GREVE DE 1936: OS FERROVIÁRIOS ENTRE A RADICALIZAÇÃO E O CONSENSO

Na década de 1930, a aliança esboçada entre o Governo Estadual e o operariado da Viação Férrea foi reforçada com a projeção da nova geração de positivistas rio-grandenses no cenário nacional, como Getúlio Vargas e Lindolfo Collor, ambos provenientes do PRR.

Conforme pesquisado por Diorge Konrad, durante a visita de Lindolfo Collor – o primeiro ministro do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio – em 1931 a Porto Alegre, ele foi recebido pela Associação Industrial-Fabril Rio-Grandense e pela Associação dos Ferroviários Sul Rio-Grandense.[98] Antes disto, durante a comemoração da vitória dos revolucionário de 1930, Konrad atesta: "Em Santa Maria, repicaram-se os sinos, soltaram-se foguetes, dispararam-se para o ar milhares de tiros enquanto que as fábricas apitaram e os ferroviários realizaram uma manifestação coletiva de apoio à vitória da "revolução".[99]

Contudo, é possível diagnosticar, por outro lado, o aparecimento crescente do Partido Comunista do Brasil e de outras forças políticas revolucionárias (reminiscências anarquistas e "trotskistas"), inclusive entre os ferroviários. Conforme Konrad, apesar de um dos pontos da propaganda da Aliança Liberal ter sido a superação da questão social como caso de polícia, a repressão ao movimento organizado continuava constante. No livro de registros de presos da Casa de Correção de Porto Alegre, após agosto de 1932, cresceu o número de presos políticos assim como "elementos prejudiciais à ordem pública":

> Outros eram identificados simplesmente como comunistas. Entre eles, estavam operários, caldeireiros, mecânicos, *ferroviários*, pedreiros, marceneiros, serralheiros, fundidores, carpinteiros, barbeiros, alfaiates, funcionários públicos, estudantes, choferes, trabalhadores do comércio, agricultores, criadores, jornalistas, médicos, advogados e dentistas. Alguns deles, por serem estrangeiros, aparecem como seu destino: deportado.[100]

Além disto houve a participação de ferroviários apoiando nominalmente a Aliança Nacional Libertadora no Rio Grande do Sul, presidida pelo ex-republicano Dyonélio Machado (no período já membro do PCB).[101]

Contudo, durante o ano de 1944 e 1945 em que surgem diversas greves no RS, a postura dos ferroviários ficou a margem do processo:

---

[98] KONRAD, 2004, p. 52.
[99] Idem, p. 175.
[100] Idem, p. 249 (grifo meu).
[101] PETERSEN & LUCAS, 1992, p. 450.

> No Rio Grande do Sul, a ameaça de greve da categoria deixou de existir devido a decisão da assembléia do Sindicato dos Empregados da Viação Férrea, ocorrida em Santa Maria, em 21 de janeiro, o que teria tranqüilizado o "espírito público". Na assembléia, Antônio Xavier da Rocha, prefeito de Santa Maria, manifestou-se elogiando a atitude dos ferroviários rio-grandenses, ao afirmar que já tinha "passado a época dos recursos extremos".[102]

A postura do sindicato oficial da categoria, criado em torno da nova legislação trabalhista, atesta este comportamento, que, contudo, não significará passividade por parte da base da categoria, conforme veremos na greve de 1936. Na conjuntura de greves de 1935, o "Sindicato dos Empregados da Viação Férrea desmentia boatos de greve na categoria, afirmando que ela mantinha-se dentro da ordem e da lei, acusando os extremistas de "serem as fontes dos boatos" que queriam "criar clima de incompatibilidade entre os ferroviários e o governo".[103] Desta forma, corrobora-se a leitura que, apesar de haver uma "corrente subterrânea" radical na categoria, grande parte de suas instituições expressavam uma relação de cooperação com o novo regime e eram promovidas por este.

Com a consolidação da estadualização da Companhia Férrea, na década de 1920, e a ascensão de relações relativamente diferenciadas entre governo e classe operária, principalmente com a promoção do sindicalismo tutelado e as leis do Trabalho, no cenário nacional do pós-1930, tendências internas do movimento ligado aos ferroviários se reforçaram. A corrente reformista dos cooperativistas, bem como propostas ligadas a Igreja, serviram de suporte a visão de "harmonia social" defendida pelos governos Federal e Estadual e a reforçaram, em um processo mútuo. Como destaca o historiador Diorge Konrad, os trabalhadores desenvolviam visões diferenciadas sobre a nova legislação trabalhista:

> (...) uma primeira, que via o direito do trabalho destinado a superar as tensões de classe; uma segunda, como um direito reivindicatório dos trabalhadores e uma terceira, que assim como os patrões viam nele tutela e proteção sobre os trabalhadores. Desta forma, o direito do trabalho, em uma conjuntura permeada pela luta de classes, terá no Brasil, na década de 1930, um contraditório estabelecido: por um lado, foi gerador de um "código de limites"; por outro, estabelecia um "código de conquistas".[104]

A tendência interna na categoria dos ferroviários reforçava a tendência que via o direito do trabalho como uma forma de superar as tensões de classe – expressa nas falas da Cooperativa, como se viu anteriormente. Em 1931, em um relatório, a COOPFER defendeu uma visão de mundo que buscava coadunar-se com a leitura expressa pelos governantes:

---

[102] KONRAD, 2004, p. 283.
[103] Idem, p. 339.
[104] Idem, p. 54.

> Ao lado de instituições atuais, capitalistas e individualistas, paralelo às mesmas, num ambiente de cordialidade e respeito, o cooperativismo desenvolve as suas idéias de economia social, sem quebrar o ritmo de uma civilização grandiosa, apenas fazendo germinar em seu próprio seio um ambiente mais salutar à vida humana, verdadeiro remanso onde o individualismo é imponente para dominá-lo./ O cooperativismo é assim uma escola de ordem, paz e trabalho; nele não se agasalham intuitos demolidores, nem idéias subversivas; vencerá necessariamente pela excelência de seus princípios, que não são utopias vãs, tentativas miraculosas, porém empreendimentos práticos, procurando solver as necessidades crescentes da vida humana em sua contínua evolução.[105]

Era exatamente esta visão que se consolidava e assegurava a manutenção da "elite ferroviária", composta pelos quadros administrativos e o corpo dirigente, mas que, contudo, imprimia suas idéias a outros estratos da categoria.[106] Conforme declarações do novo ministro do Trabalho, Lindolfo Collor, em uma mensagem direta ao movimento operário organizado:

> Ou aceitam a ação do Ministério do Trabalho, que traz uma mentalidade nova, de cooperação... Ou se consideram dentro de uma questão de polícia, no sentido do antigo governo. Ou abandonam a mentalidade bolchevista e subversiva, ou se integram no corpo social a que pertencem. (...) as classes operárias estão sendo fomentadas por elementos subversivos –comunistas, para dizer a palavra perigosa – notei não há a menor dúvida. E muito menos do que esses elementos são agitadores internacionais, conhecidos e que apenas podem prejudicar a conquista dos direitos do operário, pelos quais sempre tive o maior desvelo.[107]

No Rio Grande do Sul, o jornal de maior circulação, o *Correio do Povo*, no momento das declarações do novo ministro, destacou que este era um sinal da "máxima cristã da 'cooperação de classes'", contra a "fórmula errônea, explorada pelos adventícios envenenadores da consciência proletária da 'rivalidade das classes'".[108] Esta visão reformista dos "aliancistas" tendia a defender uma visão de que era possível, através do poder público, instaurar um regime de harmonia entre as classes sociais – superando tanto o liberalismo econômico, que chamavam de anárquico, bem como o bolchevismo comunista, que expressaria uma tendência revolucionária e destruidora da ordem do capital.

Desta forma, o general Góes Monteiro, em visita a fábricas de São Paulo, onde expressou a paupérrima situação em que se encontrava o operariado daquela cidade, declarou que o comunismo era sinônimo de fome. Ou seja, que os proletários naquela situação constituiriam uma facilidade para a "entrada" dos ideais comunistas, tendo que então "matar a

---

[105] COOPFER, Relatório de 1931, apud. FLÔRES, 2009, p. 70.
[106] Sobre a condição de classe destas, rever nota n. 3 da presente monografia.
[107] Lindolfo Collor, 18/04/1931, apud. KONRAD, 2004, p. 43-44.
[108] Correio do Povo, 22/05/1931, apud. KONRAD, 2004, p. 48.

fome do operariado" para poder então ser incorporado a ordem social "sem subversões inúteis".[109] Além disto, o presidente Getúlio Vargas, quando da sua posse em 1930, já reiterava este ideal de "harmonia social" que iriam defender contra o "anarquismo" do liberalismo no enfrentamento da "questão social":

> Sabe-se qual era a concepção do Sr. Washington Luiz e da camarilha que o cercava a respeito da questão social. A polícia decidia sempre as dificuldades que surgiam entre o capital e o trabalho (...). Quanto à legislação do trabalho nunca se cuidou seriamente disto (...) As próprias leis celeradas serviram de pretexto para perseguir o operariado em qualquer tentativa que fizesse para dentro da ordem e dos direitos constitucionais, alcançar alguma melhoria. Nas questões entre o capital e o trabalho, o governo nunca interviu como elemento conciliador para equilibrar interesses, mas apenas como força de pressão em prejuízo do trabalhador. É esta nefasta política de escandalosa e desumana parcialidade que a revolução veio derrubar, para uma remodelação em que os interesses de todas as classes possam encontrar por meio de uma legislação social justa e elevada (...)[110]

Assim, frente a esta concepção política, muitos setores do movimento operário apoiaram ou viram com simpatia o Movimento de 1930 que derrubara o Governo de Washington Luis. Diferente da primeira, na "segunda geração republicana" dos positivistas gaúchos, a idéia da intervenção reguladora do Estado no mercado de trabalho se expressaria no manifesto da Aliança Liberal de 1930. Redigido por Lindolfo Collor, defendia o posicionamento segundo o qual "a proteção aos interesses operários deve ser completa", e a legislação trabalhista básica representaria todo um "novo mundo moral, que se levanta em nossos dias".[111]

Esta tendência seria reforçada pela criação da estrutura sindical corporativa que estabeleceria um código de conduta aos dirigentes oficiais das categoriais, que deveriam ser aceitos pelo Ministério do Trabalho – e, este último, seria responsável pela mediação entre as classes sociais, visando a colaboração entre elas. Conforme expresso por Konrad, criou-se um conjunto de contradições que consistia a imprimir no próprio movimento um "código de limites" e um "código de conquistas". O código de limites dizia respeito à atuação na ordem e na lei e reduzia a luta política do operariado à melhoria de suas condições econômicas. Por outro lado, o segundo dizia respeito à conquista da legislação sobre o trabalho – como o salário mínimo, direito a férias, regulação de hora-extra, 8 horas de trabalho diário, indenizações de acidentes, etc. – que havia sido uma constante reivindicatória no movimento das primeiras décadas da República.

---

[109] Góes Monteiro, 11/08/1931, *apud* KONRAD, 2004, p. 51.
[110] Getúlio Vargas, Nov. 1930, *apud* KONRAD, 2004, p. 39.
[111] Lindolfo Collor, *apud* FORTES, 2001, p. 435.

E os ferroviários não deixavam de se incluir nesta díade contraditória. Contudo, a dinâmica não significou passividade por parte da categoria, que radicalizou sua atuação frente o não cumprimento de promessas por parte do governo estadual.[112]

*

A greve de 1936 expressou esta tendência no movimento.[113] Apesar de poder ter sido impulsionada por militantes organizados de correntes revolucionárias, como os comunistas,[114] ela limitou-se – pelo que temos acesso às fontes – a uma reivindicação econômica que havia sido acordada com o poder público, no caso, o governador Flores da Cunha. Além disto, é uma greve que atestou a combatividade da categoria por ter sido realizada em uma conjuntura de anticomunismo e perseguição política que se seguiu ao levante de 1935, impulsionado pelo PCB.

Em 1934, o governador, na linha de aproximação política com a categoria, havia proposto aos operários da Viação Férrea a divisão de 30% dos lucros líquidos da Companhia ao longo do ano. Contudo, em 7 de fevereiro de 1936, os ferroviários foram comunicados que esta gratificação seria suspensa frente ao ano de 1935. Justificava-se que a Companhia, apesar dos grandes lucros, necessitava de vultosos investimentos, tendo que suspender as gratificações. A circular[115] que informava os operários do cancelamento desta gratificação

---

[112] Cf. Konrad (2004, p. 41, nota 31) em torno desta dinâmica: "Sobre as greves dos ferroviários, no Rio Grande do Sul, em especial em Santa Maria, ver *Memória cidadã: Vila Belga*. Porto Alegre: SEDAC/Centro de História Oral, 2002, p. 169-83. O capítulo sobre as greves ferroviárias no estado ignora a mobilização dos ferroviários no final de 1930, assim como o movimento grevista de 1936, com o equivocado argumento de que "nas décadas de 30 e 40, as reivindicações trabalhistas ficaram adormecidas", assim com "as greves eram proibidas". Se equivoca, por que confunde proibição oficial com luta por direitos, incluindo a realização de greves, que não deixam de acontecer no período."

[113] Para uma descrição detalhada desta greve cf. JOBIM, 2008.

[114] Revelador desta presença é o discurso oficial sobre a greve, por parte de Carlos Pantoja, diretor da Viação Férrea naquele momento, que tendia a enquadrá-la como promovida por "elementos estranho ao pessoal ferroviário". KONRAD, 2004, p. 435.

[115] A todo pessoal. Em face dos grandes melhoramentos de que tem sido adotada a Viação Férrea, ao assumir a sua direção existia o déficit de 36.903:206$030, até abril de 1935, na conta "Fundo de Melhoramentos" e a insuficiência financeira era representada por 2$.600:000$000. Com as medidas de grande restrição das despesas e com o argumento crescente da receita, tem sido possível atenuar grandemente a situação financeira que tende para um perfeito equilíbrio. Antes disso, porém, não é possível a esta diretoria propor ao exmo. governador do Estado qualquer gratificação ou aumento de vencimentos ao pessoal. O saldo de custeio do ano findo, de cerca de 13.000 ainda não é suficiente para satisfazer o déficit acima referido. 'Nestas condições, não dispondo a Viação Férrea de recursos para o pagamento da gratificação, espero que os ferroviários compreendam a impossibilidade em que se acha esta diretoria de ir ao encontro de seus justos anseios de uma melhoria de situação e aguardem confiantes a ação de seus dirigentes. Qualquer agitação da classe nesse sentido e nenhum benefício poderá trazer, será extemporânea e poderá mesmo acarretar perturbações à boa marcha dos serviços. 'Aconselho, pois, aos ferroviários a aguardar a ação do governo do Estado, sempre pronto a amparar as justas aspirações da classe. Saudações. Celso Pantoja". Cf. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 13. fev. 1936 *apud* JOBIM, 2008, p. 36.

havia sido fixada por seus superiores nas oficinas de Santa Maria, ao que se seguiu uma forte reação:

> De acordo com o jornal *A Razão* de 9/2 de 1936, um empregado da seção de carpintaria das oficinas do Km 3, ao ler a circular acabou se irritando e arrancando o quadro fixado na parede com as informações sobre a suspensão do benefício, atirando-o ao chão e rasgando o folheto. No dia 8 (sábado), o delegado de polícia Aníbal Barão recebeu a informação de que um pequeno número de operários das oficinas do Km 3 havia se declarado em greve, e que por volta das 14 horas teriam abandonado o serviço, retirando-se pacificamente das oficinas.[116]

O número de ferroviários grevistas cresceu com o alastramento da greve por outros pontos do Estado, como Gravataí, Porto Alegre, Bagé e Pelotas, inclusive devido à tentativa de repressão nas oficinas de Santa Maria, onde vários operários haviam sido presos e encaminhados para Porto Alegre. O diretor geral da Viação declarou que os grevistas eram de número de 500. No dia 11, três dias após iniciada a paralisação, o jornal de Santa Maria, *A Razão*, declarou o movimento já ter na cidade a participação de mais de mil grevistas, enquanto que no estado havia mais de dez mil, conforme reproduzido pelo jornal *Correio do Povo*. A direção da greve naquele momento já havia sido dirigida a Porto Alegre, na sede da Associação dos Ferroviários Rio-Grandenses, onde os grevistas se reuniam e deliberavam negociações com o poder público.[117]

A reação do Governo Estadual era dura e intransigente, requisitando inclusive regimentos do Exército para auxiliar a Brigada Militar no controle e repressão aos grevistas. Segundo Flores da Cunha, a greve não era um recurso permitido aos trabalhadores dos serviços públicos:

> O ponto de vista, em que se coloca o governo, em relação aos acontecimentos verificados na Viação Férrea, é o de que aos funcionários públicos não assiste o direito de greve. Parte integrante que são da administração do Estado considera inadmissível subversão da ordem política ou pleitearem eles, por modalidades coercitivas, qualquer reivindicações ou regalias a que por ventura se julguem no direito. Admitir o contrário equivaleria ao absurdo de considerar legítima uma luta de determinados elementos constitutivos do Estado contra o próprio Estado.[118]

Esta visão autoritária dizia respeito à visão de que o Estado deveria ser o instrumento maior de ordenação da sociedade, sendo que dentro de si mesmo deveria ser proibida manifestações de radicalidade. Contudo, frente ao alastramento da greve, teve de se dirigir a

---

[116] KONRAD, 2004, p. 435.
[117] Idem, p. 436.
[118] Idem, p. 437.

Santa Maria a fim de negociar com os grevistas, no dia 13 de fevereiro, cerca de 5 dias após o início da greve. Declarou que estaria disposto a examinar a situação com um amplo espírito de justiça desde que todos retornassem ao trabalho, prometendo que enviaria a Comissão Permanente da Assembléia uma mensagem "solicitando autorização para conceder aos ferroviários 50% das gratificações correspondentes ao ano de 1935, ficando os outros 50% dependentes da resolução do Legislativo estadual na sua próxima sessão ordinária". Os grevistas, em assembléia, deram um "voto de confiança ao governador, decidindo pelo retorno ao trabalho no dia 14 de fevereiro.[119] Assim, conforme destaca André Jobim sobre esta greve:

> Nas declarações dos grevistas, o discurso da ordem é profundamente marcante. Ao que parece, grande parte de seus líderes também via o comunismo como doutrina extremista, o que se coadunava perfeitamente com as diretrizes do governo em nível estadual e nacional, e abria um importante canal de diálogo entre ambos. [120]

Para este autor, esta greve, apesar da radicalidade, apresentou um discurso por parte dos grevistas muito próximas do ideário positivista, destacando-se a busca da legitimidade do movimento através de um discurso que apelasse ao ideário presente no poder político. Contudo, sabe-se que certas parcelas do proletariado historicamente reivindicam seus direitos a partir do discurso dominante. Como explica Hobsbawn, já citado no segundo capítulo do presente trabalho:

> A classe (...) é (...) também sua coexistência no interior de uma estrutura social, cultural e institucional estabelecida por aqueles que estão por cima. O mundo do pobre, embora elaborado, reservado e separado, é um mundo subalterno e, portanto, em alguns sentidos um mundo incompleto, pois normalmente admite a existência de uma estrutura geral daqueles que detêm a hegemonia ou, de qualquer maneira, sua própria incapacidade de na maior parte do tempo fazer algo a isso. O pobre aceita esta hegemonia, mesmo quando desafia algumas de suas implicações, porque, em grande parte, tem de aceitá-la.[121]

Desta forma, em linha de atuação próxima a vista nos grevistas de 1917 (como apresentado no mesmo segundo capítulo da presente monografia), reivindicava-se brechas no discurso ideológico positivista. Este, defensor das forças sociais conservadoras e buscando criar a "harmonia social", era reinvestido de sentido pelos operários para lutar pelo que consideravam seus direitos, prometidos pelos poderes públicos na tentativa de "incorporar" os operários à "ordem social".

---

[119] Idem, p. 438.
[120] JOBIM, 2008, p. 41.
[121] HOBSBAWM, 1987, p. 64.

Esta díade contraditória, expressa como os ferroviários se fizeram valer do novo código de limites e de conquistas impresso pelos governantes na década de 1930, sem deixar, contudo, de imprimir radicalidade e luta em seus movimentos, que por última instância, abalavam as estruturas do discurso conservador. Em última instância, subvertiam o objetivo de “harmonia social” proposto pelos governantes e reafirmavam a luta de classes como motor transformador da sociedade e da grande maioria trabalhadora que a compõe.

# CONCLUSÃO

O debate sobre o posicionamento dos ferroviários ao longo de quase duas décadas, estudado, a partir do marco da greve de 1917 à greve de 1936, evidencia questões de fundo acerca da interpretação da totalidade das relações sócio-políticas do período estudado. Diz respeito à constituição de relações de conflito e negociação entre patrões e trabalhadores que, em sua maioria, passava pela tutela e mediação do Estado, que buscava imprimir conciliação e harmonia entre as classes em conflito. Os ferroviários, quase sempre designados como próximos deste tipo de relação – até por que passaram a ser "funcionários públicos" a partir da década de 1920, e por isso, a ter o governante como seu patrão – serviu de exemplo para leituras que explicassem a constituição do trabalhismo a partir da ação dos de "baixo".

Desta forma pôde-se perceber uma dualidade na atuação dos ferroviários, não podendo ser reduzida sua atuação nas falas de dirigentes sindicais (no caso estudado, da Cooperativa) e dos próprios órgãos governamentais em relação à categoria. Se por um lado, é evidente que se criaram laços entre os ferroviários e os governos estaduais, também é evidente que a atuação daqueles não se reduzia à estratégia dentro da "ordem".

A radicalização exposta na greve de 1917 e o estabelecimento de parede em 1936, numa conjuntura de repressão e anti-comunismo (devido à Insurreição Nacional-Libertadora de 1935), nos leva a perceber que havia uma forte tradição de resistência e organização de base na categoria, o que pode ser explicado pela análise da greve de 1917 e as relações estabelecidas com o governo borgista até a deflagração do Movimento de 1930. Ou seja, mesmo que aparentemente pudessem se utilizar do discurso ideológico dominante – da harmonia social – por outro lado a luta de classes se tornava uma dinâmica prática através das greves.

Esta hipótese é próxima da tese trabalhada pelo historiador João Rodolpho Amaral Flôres. Em sua pesquisa, é realizada uma densa coleta de fontes e dados sobre a ferrovia, sobre a atuação estatal e sobre as entidades representativas dos operários. O autor defende, acerca da atuação política desta categoria, a tese do "pragmatismo político" dos ferroviários no Rio Grande do Sul, quando o problema de análise foi exatamente a negação da politização de seus movimentos reivindicatórios. A negação da política para o operariado foi uma constante da classe dominante durante a Primeira República e até 1945. Esta negação, por parte dos ferroviários, acabou sendo o mecanismo utilizado para não serem enquadrados enquanto movimentos contestatórios do capitalismo, ao mesmo passo em que se serviram de

greves para conquistar reivindicações econômicas. Através da assimilação do discurso conservador dos governantes puderam imprimir a constituição de melhorias crescentes a sua condição material.[122]

Além disto, a perspectiva de que a reação ao sindicalismo corporativista foi uma constante no movimento operário pós-1932, é reavaliada pela cientista social Ângela Araújo na sua tese *A construção do consentimento*. Segundo a autora, muitos setores inclusive apoiaram o movimento governamental, a fim de angariar legitimidade política na conquista de seus direitos. Percebe que, se por um lado, houve uma repressão forte aos movimentos que contestaram o sindicalismo corporativista oficial, "houve também aceitação de parcelas significativas do operariado urbano e mesmo adesão de segmentos importantes do movimento sindical preexistente".[123] Isso evidencia que, no pré-1930, já estava consolidada a construção de movimentações conciliatórias, entre trabalhadores, governos e patrões. A experiência dos ferroviários é ilustrativa desta contradição.

Esta hipótese levantada sobre a categoria dos ferroviários, enquanto "reformistas", "amarelos", também foi diagnosticada por Adalberto Coutinho de Araújo Neto em seu trabalho sobre os ferroviários da Ferrovia Sorocabana (SP):

> Suas entidades de classe teriam se pautado mais por uma atuação eleitoral reformista e de apoio aos políticos burgueses, mesmo conservadores, que tivessem apoiado seus projetos de categoria ou pessoais, quando se tratava de lideranças personalistas, que agiam independentemente da classe. Essas entidades eram exemplo das chamadas entidades sindicais "amarelas", como a tratada pela literatura. Segundo Moacyr, a conquista de direitos e vantagens por parte dos ferroviários, se deu pela sua "importância estratégica (…) na economia, muito mais que a influência revolucionária. A concepção sindical da maioria das lideranças ferroviárias e, talvez a das bases da categoria, era assistencialista, visto que a maioria de suas associações tinha essa tendência. Baseavam sua atuação na luta pela obtenção de direitos sociais e trabalhistas para seus associados e bases, bem como, posteriormente, pelo cumprimento das leis e sua fiscalização por parte das autoridades. Após a Revolução 1930 e o advento da política sindical do então recém criado Ministério do Trabalho, grande parte delas procurou se relacionar com ele e atender as suas exigências enquadrando-se.[124]

Da mesma forma, esta problemática foi extensamente trabalhada pela historiadora Angela de Castro Gomes, que buscou compreender como se deu a "invenção do trabalhismo", enquanto movimento e ideologia política no Brasil, estudando a História do movimento operário da Primeira Republica até 1945. A hipótese defendida é a de que o sucesso do projeto político estatal do pós-1930 sobre a classe trabalhadora - do trabalhismo - pode ser

[122] FLÔRES, 2009.
[123] ARAÚJO, 1998, p. 30.
[124] NETO, 2006, p. 44.

explicado pelo fato deste ter tomado do discurso articulado pelas lideranças da classe trabalhadora, durante a Primeira República, elementos-chave de sua auto-imagem e de tê-los investido de novo significado em outro contexto histórico e discursivo. Assim, o projeto estatal que constituiu a identidade coletiva da classe trabalhadora articulou uma lógica material, fundada nos benefícios da legislação social, com uma lógica simbólica, que representava estes benefícios como doações e beneficiava-se da experiência de luta dos próprios trabalhadores.[125]

Certamente é difícil imprimir uma designação política a uma categoria, no caso a dos ferroviários. Esta categoria, por sua vez, era constituída por trabalhadores que iam dos trabalhos mais simples, passando pela sagacidade dos operários das oficinas e chegando ao corpo burocrático e administrativo, aquilo que chamei de "trabalhadores no limbo", entre a classe operária e as classes dirigentes, respondendo em última instância a esta última. Conforme Adalberto C. A. Neto, sobre esta problemática:

> Devemos deixar claro que, se consideramos que o Estado, por mais autônomo que fosse em suas ações durante esses anos, conforme a maior parte das obras historiográficas consultadas apontam, não era um ente à parte ou independente na História, mas um recurso, um aparelho – ainda que o mais importante – das classes dominantes, a empresa também deve ser vista da mesma forma. Mesmo sendo a Estrada de Ferro Sorocabana uma empresa estatal paulista, sua diretoria, mais que uma camada superior da burocracia, como classe média alta, era representante e parte de sua burguesia, tanto rural como comercial e industrial. Desde sua encampação pelo Estado de S. Paulo em 1919 até 1932, a empresa foi dirigida por elementos ligados ao PRP, como Gaspar Ricardo Jr. e depois, por grupos ligados ao Partido Democrático e em seguida, ao Partido Constitucionalista. Dessa forma, as atitudes das diversas diretorias da empresa em face do sindicalismo oficial, dos trabalhadores e do próprio governo federal, devem ser entendidas como atitudes da burguesia.[126]

Este último estrato certamente é exemplar para explicar as relações constituídas entre o governo e a categoria. Como toda ideologia, as idéias dos governantes tentavam atingir toda a massa de trabalhadores e necessitavam de canais que pudessem materializar estas propostas, conforme visto na atuação da Cooperativa e nas políticas compensatórias por parte do Estado.

A atuação deste estrato levou João Rodolpho Amaral Flôres a considerar os ferroviários enquanto constituidores de um "campo" próprio, dentro da classe trabalhadora, tornando-se uma espécie de "aristocracia operária", próxima a uma concepção de "classe média". Constituíam bandeiras próprias e tinham independência de classe – de uma "classe

[125] GOMES, 2005.
[126] NETO, 2006, p. 96.

ferroviária", hipótese que não deixa de ter razão empírica, principalmente no período entre o pós-Estado Novo e o Golpe Civil-Militar de 1964.[127]

André Jobim, em sua pesquisa sobre a greve de 1936, considera que os ferroviários constituíram uma espécie de "trabalhismo", a partir das influências filosóficas do positivismo, por serem empregados de uma empresa estatal e, inclusive, pela influência de ideais circulistas dos católicos. Destaca, por tanto:

> O primeiro contribuiu de forma decisiva para que doutrinas como o comunismo não se infiltrassem hegemonicamente no meio ferroviário. Já o segundo atuou pontualmente como um forte instrumento na luta pela "harmonia social". Levando em conta essas influências conservadoras, que de certo modo tiveram repercussões nas práticas políticas ferroviárias, é necessário ter claro que elas não conseguiram dominar de forma absoluta esses trabalhadores, pois se o caso fosse esse, como explicar a tradição grevista desses operários?.[128]

Concordamos com este autor de que a luta de classes é o elemento explicativo desta atuação, quando o discurso conservador acaba servindo de ideário para dar resposta as demandas da classe por melhores condições de vida. Contudo, pensamos que a presença anarquista e, posteriormente, a comunista, mesmo que sob intensa repressão – inclusive dos trabalhistas, apesar de parciais alianças[129] - é sintomática da presença de uma "corrente subterrânea" entre esta categoria. Esta corrente radical tinha de enfrentar um controle político enorme por parte do governo estadual que se esforçava em disputar esta categoria que possuía uma importância estratégica inestimável para o desenvolvimento capitalista brasileiro.

Até a década de 1960, o transporte ferroviário era o mais importante do País. Desta forma, como destacado por Adalberto C. de Araújo Neto, os ferroviários eram estrategicamente muito importantes para não terem sido contemplados em suas reivindicações. Com a perda da importância estratégica das ferrovias e subseqüente privatização no final do século XX, os ferroviários deixaram de ser uma categoria de vultuosidade no cenário nacional. Contudo, a presença de movimentos "subterrâneos" destaca

---

[127] FLÔRES, 2009, p.64-65.
[128] JOBIM, 2008, p.64
[129] Cf. FORTES, 2007. O PTB sofreu, invariavelmente, pelas pressões populares da luta de classes (mesmo que em aliança aos parcos setores da "burguesia nacional") que conseguiram imprimir hegemonia em uma época de Guerra Fria, optando por uma terceira opção política – no entanto, fracassada pela falta de clareza política estratégica e de classe. Quando Bodea nos fala da dissidência de Pasqualini e de certa "autonomia" do movimento sindical no Rio Grande do Sul – o que chama de inflexão jacobina, temos que entender este processo enquanto movimento de pressão popular no interior do bloco populista – mesmo que sob um discurso intelectual que se justificasse em um conservadorismo, que, contudo, expressava um anseio das massas que ia de choque com as pretensões da burguesia nacional ligada ao imperialismo. Brizola também parece ser sintomático deste fenômeno, bem como Jango (apesar de sua incapacidade de liderar as forças ao combate – o que evidencia as limitações de uma estratégia popular no interior de um bloco interclassista, característica do populismo.

a preocupação que os governos tiveram frente a estas categorias, bem como a política frente à questão social do pós-1930. Conforme Neto:

> O lento, mas contínuo crescimento da influência comunista e de outros elementos revolucionários ou reformistas radicais proletários que pretendiam a organização e direção do movimento de massa da classe colocava o problema imediato de impor uma direção e organização também de massa, mas alternativa, que pudesse se tornar hegemônica e afastar a ameaça da revolução e mesmo a da crescente autonomia do operariado. Ignorar a crescente importância econômica, social e política do proletariado urbano e simplesmente reprimi-lo em suas manifestações e lutas econômicas contra a burguesia, não resolvia mais a "questão social". Algum canal de participação social e político tinham que ser reconhecido. A prática sindical não podia mais ser ignorada ou reprimida. A solução foi incentivar uma forma tutelada de sindicalismo operário, a partir da experiência conhecida da prática de sindicalistas e lideranças operárias passíveis de cooptação ou de atuação colaboracionista. Ao par dessa iniciativa, o Governo foi reprimindo sistematicamente as iniciativas independentes ou revolucionárias.[130]

Contudo, é importante salientar que grandes mobilizações não acabam por conta do "Estado Novo", na ditadura de Vargas de 1937 a 1945, mesmo com a repressão que se segue, acompanhada da ascensão de lideranças "pelegas" aos sindicatos tutelados. Conforme Glaucia Vieira Ramos Konrad, a experiência de 1937 a 1945 não significa um recorte absoluto entre a experiência anterior e o período da ditadura do Estado Novo. Para a autora, "os conceitos de "retomada" e "reconstrução", mesmo que importantes, são ainda insuficientes para explicar as greves de 1945".[131] A historiadora percebe que as greves que ocorrerão em 1945 são sintomáticas desta leitura, ainda mais quando elas foram lideradas pelo Sindicato dos Metalúrgicos de Porto Alegre – que haviam sofrido forte intervenção federal no período do Estado Novo – junto dos ferroviários e outras categorias. Para a historiadora, não se pode confundir o controle estatal dos sindicatos com a convicção de que os trabalhadores continuam sendo instrumentos de defesa de direitos. Além disto, apesar dos ferroviários buscarem ter reconhecimento sindical, este iria ser dificultado pelo Ministério do Trabalho, pois este não era um recurso válido para trabalhadores do Estado.[132]

Discorrendo sobre a greve dos ferroviários de 1945, Konrad percebe que nesta mobilização houve forte insatisfação com medidas tomadas pela Cooperativa, pois esta havia suspendido o fornecimento de insumos a um número superior a dois mil operários, além de ter restringido o acesso a carne que, contudo, continuava a ser comercializada para a Casa de

---

[130] NETO, 2006, p. 32.
[131] KONRAD, 2006, p. 22.
[132] Para Konrad, "a insistência da categoria levou o ministro do Trabalho a pedir ao consultor jurídico do Ministério, Oliveira Vianna, um estudo fundamentado da situação e fornecer um parecer a respeito do tema. De acordo com o parecer, os ferroviários eram funcionários públicos e por essa razão não poderiam recorrer às leis trabalhistas. De posse do relatório, o Ministério do Trabalho ordenou que todos os pedidos de sindicalização por parte dos ferroviários fossem indeferidos". Idem, p. 131.

Saúde e para os carros restaurantes.[133] Além disto, os grevistas defenderam que a Cooperativa deveria servir unicamente para provisão de insumos básicos, garantindo o barateamento destes.[134] Desta forma, percebe-se que, da mesma forma que fizeram os anarquistas no final de 1919 e início da década de 1920, a Cooperativa e sua direção continuava a sofrer resistência por parte de estratos da categoria que desejavam apenas melhorias das condições básicas de vida e não a tutela, controle e barganha por parte de uma entidade que deveria servi-los.

Os ferroviários se utilizavam constantemente do discurso oficial para angariar apoio e dar legitimidade aos seus movimentos. Esta é uma estratégia utilizada não apenas por pragmáticos, mas por todo movimento operário em sua luta. Desta forma, em relação ao governo do Estado, no momento da greve de 1917, os operários clamaram por Borges de Medeiros, para que este lhes representasse na negociação entre o "inspetor federal" e o senhor Cartwright (chefe da Companhia), o que foi aceito por este, configurando-se assim o argumento do "paternalismo borgista". Este, porém, deve ser entendido como estratégia de resistência e não apenas como simples cooptação do governo.

Na verdade, percebe-se uma reciprocidade de interesses, entre o governo e burguesia que almejavam o encampamento da ferrovia e as posições dos ferroviários, que não deixavam de articular este interesse a fim de angariar maior apoio. Se a greve tivesse reforçado a tendência governista na categoria, certamente não teríamos, como derivação direta da experiência desta greve, em 1919, o surgimento de uma organização com tendência anarquista em Santa Maria, a UGT, conforme trabalhado no terceiro capítulo.

Da mesma forma, a greve de 1936 parece se servir desta tendência de re-apropriação do ideário dominante, revestindo-a de justificativa e legitimidade ao movimento grevista. Ao invés de expressar a cooptação, elas acabam expressando o contrário. Sabe-se que as forças do proletariado historicamente reivindicam seus direitos a partir do discurso dos "de cima", subvertendo o discurso conservador da "harmonia social" e reafirmando a luta de classes – muitas vezes, inconscientemente, como motor transformador da sociedade e da grande maioria trabalhadora que a compõe.

---

[133] Idem, p. 136.
[134] Idem, p. 270-1.

# REFERÊNCIAS BILBIOGRÁFICAS


ALVES, Giovanni. Sindicalismo e utopia social no Brasil do século XX: breves considerações sobre anarquistas, comunistas e novos sindicalitas. *In*: MAZZEO, Antônio Carlos; LAGOA, Maria Izabel (orgs.). *Corações vermelhos*: os comunistas brasileiros no século XX. São Paulo: Cortez, 2003.

ARAÚJO, Ângela Maria Carneiro. *A construção do consentimento*: corporativismo e trabalhadores nos anos 30. São Paulo: Edições Sociais, 1998.

AXT, Gunter. *Gênese do Estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul (1889-1929)*. Tese doutorado. São Paulo: USP, 2001.

BARTZ, Frederico D. *O Horizonte Vermelho: o impacto da Revolução Russa no movimento operário do Rio Grande do Sul, 1917-1920*. Mestrado. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

BELTRÃO, Romeu. *Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho*: 1787-1930. 2. ed. Santa Maria: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1979.

BILHÃO, Isabel. Identidade e Trabalho: análise da construção identitária dos operários porto-alegrenses (1896-1920). Tese Doutorado. Porto Alegre: UFRGS, 2005.

CASTELLUCCI, Aldrin A. S. Flutuações econômicas, crise política e greve geral na Bahia da Primeira República. *In*: **Revista Brasileira de História**, n. 50. São Paulo: ANPUH, 2005.

CIGNACHI, Henrique. *As greves dos ferroviários de 1917 em Santa Maria*. Trabalho de Conclusão de Graduação. Santa Maria: UFSM, 2010.

COSTA, Emília Viotti da. Novos públicos, novas políticas, novas histórias: do reducionismo econômico ao reducionismo cultural: em busca da dialética. In. **Anos 90.** Porto Alegre, n.10, dez. 1998;

_____. Experiência versus estruturas. Novas tendências na história do trabalho e da classe trabalhadora na América Latina – o que ganhamos? O que perdemos? In. **História - Unisinos.** São Leopoldo, n. especial (V Encontro Estadual de História), 2001.

FAUSTO, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)***.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

FERREIRA, Jorge (org.). *O populismo e sua história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FERREIRA, Pedro Roberto. O Brasil dos trotskistas (1930-1960). *In*: *Cadernos AEL*: trotskismo. Campinas: Unicamp, v. 12, n. 22/23, 2005.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. *Fragmentos da História Ferroviária Brasileira*: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a "cidade ferroviária". Série estudos Ferroviários 1. Santa Maria: Pallotti, 2007.

_____. *Os trabalhadores da V. F. R. G. S.:* profissão, mutualismo e cooperativismo. Série Estudos Ferroviários 2. Santa Maria: Palloti, 2008.

_____. *O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses*: com foco histórico na cidade de Santa Maria. Série Estudos Ferroviários 3. Santa Maria: UFSM, 2009.

FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito*: a classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas. Tese de doutorado. Campinas: IFCH-UNICAMP, SP, 2001

_____. O Estado Novo e os trabalhadores: a construção de um corporativismo latino-americano. *In*: *Lócus: Revista de História.* Juiz de Fora, n. 2, 2007.

GOMES, Angela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

HARRES, Marluza Marques. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). *In*: *História - Unisinos*, n. 6. São Leopoldo: PPGH-UNISINOS, 2002.

HOBSBAWN, Eric J. *Mundos do trabalho*: novos estudos sobre história operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

JOBIM, André M. *Resistência ferroviária*: a greve de 1936 em Santa Maria. Trabalho de Conclusão de Graduação. Santa Maria: UFSM, 2008

KONRAD, Diorge A. *O fantasma do medo*: o Rio Grande do Sul, a repressão policial e os movimentos sócios-políticos (1930-1937). Tese de doutorado. Campinas: IFCH-UNICAMP, 2004

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 de doutorado. Campinas: IFCH-UNICAMP, 2006.

LÊNIN, Vladimir Ilitch. *Imperialismo, fase superior do capitalismo*. 3.ed. São Paulo: Global, 1985.

**_____.** *Sobre os sindicatos* (coletânea de textos). São Paulo: Polis, 1979.

LONER, Beatriz Ana. A história operária no Rio Grande do Sul. *In*: *História-Unisinos*, n. especial. V Encontro Estadual de História. São Leopoldo: PPGH-UNISINOS, 2001.

_____. O canto da sereia: os operários gaúchos e a oposição na República Velha. *In*: **História-Unisinos**, n. 6. São Leopoldo: PPGH-UNISINOS, jul/dez 2002.

MARX, Karl. *O 18 Brumário de Luis Bonaparte*. São Paulo: Centauro, 2000.

NETO, Adalberto Coutinho de Araújo. *Entre a revolução e o corporativismo***:** a experiência sindical dos ferroviários da E. F. Sorocabana nos anos 1930. Dissertação Mestrado. São Paulo: USP, 2006.

NOVAK, George. *Desenvolvimento desigual e combinado da sociedade* (1968). Disponível em: http://www.marxists.org/portugues/novack/1968/lei/index.htm. Acesso em 24 de jan. 2011.

PALM, Juliano L. *Relação/formação de classe na "festa do trabalho" em Santa Maria*. Disponível em: http://www.ufpel.edu.br/ich/ndh/IV%20Jornada%20GT%20Mundos%20do%20Trabalho/completos/Juliano_Luis_Palm.pdf. Acesso em 14 de nov. 2011.

PESAVENTO, Sandra J. República Velha Gaúcha: estado autoritário e economia. *In*: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.). *RS: economia e política*. 2 ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. *"Que a União Operária seja nossa pátria!"*: história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Porto Alegre: Ed. Universidade UFRGS, 2001.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, Maria Elizabeth E. *Antologia do Movimento Operário Gaúcho*: 1970-1937. Porto Alegre: UFRGS/Tchê!, 1992.

PINTO, Celi Regina J. *Positivismo: um projeto político alternativo*. Porto Alegre: L&PM,1986.

QUEIRÓS, César Augusto B. *O positivismo e a questão social na Primeira República (1895-1919)***.** Guarapari (ES): Ex Libris, 2006.

RODRIGUES, Luiz Carlos Bonotto. *Santa Maria nos trilhos da modernidade*: uma experiência ferrovia (1885-1931). Dissertação de Mestrado. Santa Maria: MILA-UFSM, 2003.

SHMIDT, Benito Bisso. A relação governo estadual/lideranças socialistas em Porto Alegre na I República: discutindo a "incorporação do proletariado" no pré e pós-1930. *In*: *Primeira Jornada de História do Trabalho*. Pelotas, 2002. Disponível em http://www.1abhstc.ufsc.br. Acesso em 10 jun. 2009.

# FONTES

*Diário do Interior*, n. 167, Santa Maria, 18 de jul 1917.
*Diário do Interior*, n. 173, Santa Maria, 25 de jul 1917.
*Correio da Serra*, n. 28, Santa Maria, 2 de ago 1917.
*Correio da Serra*, n. 29, Santa Maria, 3 de ago 1917.
*Correio da Serra*, n. 50, Santa Maria, 28 de ago 1917.
*Correio da Serra*, n. 59, Santa Maria, 7 de set 1917.
*Correio da Serra*, n. 59, Santa Maria, 14 de out 1917.
*Correio da Serra*, n. 63, Santa Maria, 18 de out 1917.
Correio *da Serra*, n. 96, Santa Maria, 22 de out 1917.
*Correio da Serra*, n. 140, Santa Maria, 15 de jan 1918.
*O Syndicalista*, n. 5, Porto Alegre, 1ª. Quinzena, mai 1921.
*Folha do Povo*, n.4, Santa Maria, 21 jul 1920.
*Folha do Povo*, n.11, Santa Maria, 11 set 1920.
*Folha do Povo*, n.13, Santa Maria, 18 set 1920.
*Folha do Povo*, n.9, Santa Maria, 25 ago 1920.

# ANEXOS

Redação da "Voz do Povo" Rua da Constituição n. 12 Em 2548 Rio de Janeiro


# FOLHA DO POVO

ORGAM DAS CLASSES TRABALHADORAS

ANNO I | Santa Maria, 25 de Agosto de 1920 | NUMERO 9


## A' avatara do retrocesso

A natureza nas suas transmutações incessantes, é violentamente, incessantemente impellida para a frente;

foi assim que da materia bruta, inanimada aparentemente, nasceu a cellula, este mysterioso e maravilhoso agregado quaternario de atomos;

foi assim que da cellula uá, nasceu o esporo, o lycher, o protophito e o protozooario;

foi assim que a vida organica chegou aos infusorios, aos radiarios, aos tunicados, aos brachiopodos, aos rotadores, aos batrachios;

foi sempre impellida, por esse grito de «para diante», que se chegou ao dinosaurio, ao mamouth e ao mastodonte;

ao *anthropithecus alatus*, e deste ao homem.

Do pantano nasceu a flôr mysteriosa do lotus.

O homem: a principio habitou, as grutas naturaes. Impellido pelo grito: «para a frente», construiu a Choça, a Casa e a Cidade Lacustre; e Babylonia, e Thebas, as pyramides e a Esphynge, Athenas e Alexandria.

Talhou a forma no marmore, e gravou o pensamento no papyrus;

creou, Odyssea, Illiada e Georgicas;

a arithmetica, a geometria, a astronomia;

creou Venus, e Jupiter e Jehovah.

E impellido sempre «para a frente» revolveu as entranhas da terra, desbravou os mares, sondou os mysterios de si mesmo.

Empunhando as redeas do progresso, lançou-se em carreira vertiginosa, a subir, a subir...

Mas quando julgava chegar a Perfeição, attingir o Bello, descobrir a Verdade, chegar ao pincaro da sabedoria, houve uma cousa que lhe trancou o carro, gritando: «para! para trás, para o cazebre, para a escuridão!»

Esta cousa foi o padre.

E dezeseis seculos esteve o carro trancado;

do reinado de Constantino, a queda de Luiz Capeto.

Mas o rizo de Voltaire o verbo de Danton e a espada de Garibaldi, destrancaram emfim o carro.

Roma fez esforços herculeos para suster-lhe a marcha, mas tudo inutil.

Goethe, Spencer, Comte, Tolstoi, Kropotkine, Marx, Haeckel, Büchner e Lebon, irradiaram uma infinidade de scentelhas discipulos, que espalharam a luz pelo mundo!

Agora, surge no scenario do mundo, este genio, maior que Voltaire e maior que Napoleão: Lenine.

Elle desferirá o golpe mortal no coração de Roma.

*Spartacus do Sul*

A religião é o desenvolvimento sumptuoso dum instinto commum a todos os brutos: — o terror.

*Eça de Queiroz.*

### A Santa Cruzada

—Você, meu filho, deve entrar para o circulo catholico. Garanto-lhe que até engordará.

—...??

—E' serio. O nosso orador, faz bonitos discursos, e o centro venderá hostias pela metade do preço...

—Discursos e hostias...Hum... Farro Fora.

Redacção da Voz do Povo
Rua da Constituição n. 12 Rio de Janeiro


# FOLHA DO POVO

ORGAM DAS CLASSES TRABALHADORAS

Em a 548

ANNO I | SANTA MARIA, 11 DE SETEMBRO DE 1920 | NUMERO 11


## A SANTA CRUZADA

—E' preciso, filho, que todos os operarios entrem para o Circulo. Bem vês que a escola está vazia...

—Mas, com esta carestia... O pão está do tamanho de uma hostia...

—Ah! filho. Lembra-te que o que deres agora a Igreja, receberás no céu com os respectivos juros.

—Ah! Mas o que eu preciso é que o tamanho do pão augmente aqui na terra.

OS MILAGRES DA RELIGIÃO

## UM EMBUSTE EM PLENO SECULO XX

Em 30 de Maio de 1431, foi queimada viva, a virgem de Orleans, Joanna D'Arc, que foi processada e condemnada, pelo muito catholico, Pedro Couchon, bispo de Beauvaes, em nome de Deus e da religião. A sentença diz textualmente, que «Joanna D'Arc seja condemnada á fogueira, pelo crime de FEITICEIRA, BLASFEMA e HEREJE obstinada».

Joanna D'Arc, a rude camponeza, que salvou a França da invasão ingleza, foi vendida pelos padres, aos inglezes * pela somma de 10.000 francos, por um padre francez, que trahio sua patria para servir a Igreja. Forjou-se para isso um asqueiroso processo, e em nome do proprio deus, como já dissemos, Joanna foi queimada viva, depois de soffrer as maiores torturas, que o seu corpo virgem, de donzella pudica, os padres, horriveis e devassos, infringiram em nome da «Santa» religião.

Agora, 500 annos depois de perpetuado o barbaro crime, a mesma religião, em nome do mesmo deus, fez de Joanna D'Arc, uma santa martyr, canonisando-a, e vertendo por ella lagrimas de crocodyllo.

Depois destes rapidos traços de uma historia bastante conhecida, passemos ao embuste, que só o descaramento desmedido, o cynismo incommensuravel, de uma seita de exploradores e embusteiros, que em pleno seculo XX, tem o descaramento de querer ludibriar a humanidade.

O embuste, é o seguinte. Depois da victoria, obtida pelo generalissimo Joffre, sobre os allemães, os padres embusteiros, espalharam por todo o mundo, até no nosso estado, que a victoria foi devida a um milagre de Joanna D'Arc, por el'es santificada, que interveio a rogo do proprio Generalissimo que teria commungado na vespera da batalha, ostensivamente, diante dos seus exercitos, e nessa occasião invocado a intervenção da padroeira do França.

O Generalissimo Joffre, é maçon. E' portanto irrizorio dizer que tivesse commungado diante de seus exercitos.

A' esse respeito vejamos o que disse Mr. Aries, chefe do secretariado do Grande Oriente de França, em carta, cujo original está em Pelotas á disposição de quem o quizer ler, e que com a devida venia, transcrevemos d'«O Templario» orgam das «Lojas Unidas» de Pelotas.

Eis a carta:

«Em todos os tempos a Egreja Catholica, apostolica e romana, teve o habito de enxertar sobre as realidades da historia, a ponto de as deformar totalmente, as lendas mais inverosimeis. A grande guerra, que tão tragicamente magoou a humanidade, e que abria aos povos oppriimidos tão radiantes perspectivas de libertação não podia deixar de fornecer aos falsificadores patentados da historia, que a Egreja cobre com a sua tutelar protecção, uma nova occasião de exercer seu despresivel talento. E esta mentira intencional, premeditada, tão cynica como consciente, sendo um de seus argumentos de predilecção, elles tem, bem entendido, largamente abusado della. Não se imagina, com effeito, a impostura profissional que se accusa e se evidencia em todas as suas polemicas...

. . . . . .

Esta narrativa do milagre do Marne, não passa de uma fabula inventada de fio a pavio, e creada pelas necessidades da causa, fabula, aliás, grosseira e que bastaria para fazer sorrir e encolher os homens a todos os bravos «petits poilus» de «França» que, aos lados, e sob as ordens do Generalissimo «Joffre», realisaram, elles proprios, por seu valor, pelo poder de seu patriotismo, e por sua invencivel tenacidade, o que chamaram justamente o «Milagre do Marne».

. . . . . .

Podemos effectivamente affirmar que, o facto do Generalissimo «Joffre», cedendo ás suggestões do General de «Castelnau», E COMMUNGANDO, ELLE, REPUBLICANO E FRANC-MAÇON, em presença dos seus soldados, para que Joanna D'Arc concedesse sua protecção a seus exercitos, consagrados ao coração de Jesus e decidisse de sua victoria, QUE ESSE FACTO E'

Redacção da Voz do Povo - Rua da Constituição n. 12 Rio de Janeiro


# FOLHA DO POVO

ORGAM DAS CLASSES TRABALHADORAS

ANNO I | SANTA MARIA, 18 DE SETEMBRO DE 1920 | NUMERO 12


## Ouvindo ao longe

Estadistas de todos os paizes conhecerão perfeitamente a vontade séria que trez partes de seus governados sentem ?

Elles pedem liberdade e os governos não lhes dão!

Elles pedem intervenção nas explorações dos commerciantes enganadores que os alcunham de indesejaveis, anarchistas, e exigem para elles, cadeia, deportação etc.

Mas os homens querem liberdade, custe o que custar. Os homens não querem mais viver opprimidos. Os homens não querem mais vexames. Os homens não querem curvar-se ante outros homens, nem devem consentir que perjurem escravos e senhores.

A natureza não creou senhores para escravos, nem escravos para senhores, seus juizos são integros.

As leis da natureza são immutaveis, porém razoaveis.

As dos homens são terriveis, porém vencivels.

Os homens criam leis distinguindo as familias, que a pezar de antigas estão prestes a cahir. Criaram trez castas felizes.

Aristocratica, burgueza, e a sanguesuga de Roma. São trez castas na apparencia distinctas, porém sem distinção real.

A primeira tem sua origem na vaidade desmedida, e pretende, ser divina.

Um Napoleão, um Cromwell e tantos outros individuos aventureiros, possuidores de um temperamento ambicioso, que aguardavam momentos especiaes para se proclamarem imperadores, reis.

Da data da sua proclamação toda a sua familia em cujas veias corria atè aquella hora o sangue vermelho, logo apoz a uma festa, transformava-se-lhe o sangue em azul, e se tornavam grandes Suseranos.

Oh! grande crime. Oh! grande usurpação aos povos.

A segunda foi opprimindo os homens, despindo seres, atirando de moradias regulares para as ordinarias, para as choupanas, para as cavernas, uma familia, uma casta, a plebe.

A terceira é producto das duas primeiras exclusivamente para seu uso, apagando a luz da verdade, transformando legiões de homens em rebanhos inconsientes de escravos, nullos para si e sua familia, chegando mesmo a transformar num exercito de criminosos, pois elles não trepidam em tirar as vidas daquelles que, procuravam nos corações dos homens uma particula para collocar o germe da VERDADE LIBERDADE, IGUALDADE E FRATERNIDADE.

Temos porém mais uma casta, os

## DESPROPOSITOS

Remettidos pela legação do Brasil em Buenos Aires, viajavam pelo «Macapá» dois volumes, um destinado ao Ministerio das Relações Exteriores e outro á Policia Central.

Nelles deveriam vir papeis e livros referentes á conferencia policial contra o anarchismo, mas, ao ser aberto o destinado a policia, foi verificado nelle se encontrarem unicamente papeis velhos e roupas usadas.

No volume destinado ao Ministerio das Relações Exteriores, por uma abertura foi notado conter um par de botina velhas e uma espada usada..

Diante da transformação houve pedido de explicação ao commandante do navio e deligencias estão sendo effectuadas para esclarecer o «bilhetico caso».

«Eu não podia arranjar coisa melhor para hoje. Esta é de primeira ordem!—TRISTÃO—da «Voz do Povo» do Rio.

∴

O clero, o capital e o militarismo são as tres pessoas de uma só entidade; o tyrano do povo.—SPARTACUS DO SUL.

∴

A liberdade de imprensa, para os capitalistas, é a liberdade, facultada aos ricos, de comprar a imprensa, de fazer e falsificar a supposta opinião publica.—LE'NINE.

∴

## A SANTA CRUZADA

—Venho pedir-lhe senhor Bonifacio, um auxiliosinho pecuniario para o Circulo Operario Catholico...

—Ah! Sim... Mas... Eu sou velho opposicionista, e este negocio de Circulo O. Catholico me parece que é para enfraquecer o pobre operario e fortalecer o governo...

—Não. Que esperança. E' ao contrario: para AUXILIAR o operario, e enfraquecer este governo positivista...

—E'. «Bamo Vê». Mas por emquanto não lhe digo nada...

—Venho pedir-lhe, senhor Pancracio, um auxiliosinho pecuniario para o Circulo Operario Catholico...

—E'. Não posso. Não posso ajudar o operario, que amanhã me vae fazer gré e...

—Não. Que esperança. Muito ao contrario. Pois isso é para desunil-o, e ENCILIAL-O, fortalecendo o governo...

—Ah! Então está bem. Outro dia vamos ver isso

Red. da Voz do Povo Rua da Constituição n. 12 Rio de Janeiro


# FOLHA DO POVO

ORGAM DAS CLASSES TRABALHADORAS

ANNO I | SANTA MARIA, 24 DE SETEMBRO DE 1910 | NUMERO 12


## A SANTA CRUZADA

—Então... Os srs. operarios estão de parabens. O Circulo Operario Catholico, vae construir um edificio.

—Será com o dinheiro dos grevistas, porque nós não vamos no «pecolo»

## O OPERARIADO E A POLITICA DE URUGUAYANA

## Eu protesto!

mittido pelos seus estatutos.

Mas quando um individuo, é syndicalista revolucionario ou communista, contrario ao actual regime, a sua attitude seria uma verdadeira incoherencia. O mesmo se dá com as sociedades.

Ha tres mezes atras, se a U. E. dos Artistas de Uruguayana, adherisse a um partido publico, ou não processaria, a sua adhesão dava-se agora, depois de mudar de denominação, de constituição e fins.

Justamente no momento em que nós, os syndicalistas, esperavamos ter os nossos filas engrossadas por mais uma organisação combatente, agora vimos, a mesma, adherir á tal candidatura, em flagrante contradição aos principios syndicalistas.

Neste momento, acabamos de receber uma carta de Uruguayana, que adiante será publicada, dizendo nos que a U. G. T. dalli não adherio a tal candidatura, e não pedio as cadeiras no conselho. No entanto a ordem official daquella U. G. T. apoiou a dita candidatura, sendo um dos candidatos, redactor do mesmo.

Parece nos muito obscura a confuza a explicação da carta, mas supponhamos que o que ella diz é a pura verdade. Peiora ainda a situação dos influentes no movimento operario de Uruguayana. Sendo como diz a carta, qual devia ser a attitude da U. G. T.? O combate sumida por uma sociedade que diz acceitar os principios firmados nos congressos realisados no Rio, em virtude da sua declaração implicita no art. VI cap. I.

Se a attitude tomada, foi por motivo de erro, praticado ingenuamente, e agora esse erro é reconhecido, cinceramente então acceita o camarada Fernandes e os demais camaradas de Uruguayana um abraço cincero, em caso contrario, lhes devia o seu solemne protesto, em nome dos principios syndicalistas.

B.

## A fallencia de um regimen

Nestes trinta annos de Republica temos assistido a passagem pela curul presidencial da varios e interessantes typos representativos da sociedade burgueza. Todos mais ou menos reaccionarios, conservando por todos os meios e modos o arcabouço de um regimen fallido, prestes a esborroadar-se de encontro as forças novas que agitam a humanidade dos nossos dias.

Expoentes que são, de uma sociedade baseada na violencia organisada, os presidentes, todos elles mais ou menos, têm posto em pratica processos longe de violencias, na louca illusão de deter a evolução natural do povo brasileiro para