

“MENDIGOS DE GRAVATA” OU “ESPÍRITOS ANÁRQUICOS”? A GREVE DOS TRABALHADORES DA COMPANHIA FERROVIÁRIA MOGIANA EM RIBEIRÃO PRETO, INTERIOR DE SÃO PAULO (1948)

“TIE BEGGARS” OR “ANARCHIC SPIRITS”? THE STRIKE OF WORKERS AT MOGIANA RAILWAY COMPANY IN RIBEIRÃO PRETO, SÃO PAULO (1948)

Yuri Araújo Carvalho¹
Rodrigo Ribeiro Paziani²

RESUMO: O artigo analisa, conforme os fundamentos da historiografia social marxista sobre os trabalhadores – com destaque para a perspectiva de Edward Palmer Thompson –, as causas, forças, discursos e consequências relacionados à greve dos trabalhadores ferroviários da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, deflagrada em 1948 na cidade de Ribeirão Preto/SP. Para tanto, direcionaremos esforços analíticos sobre a história da referida Companhia e sobre fontes heterogêneas, tais como artigos jornalísticos, entrevistas, documentação produzida pelo aparelho repressivo estatal, atas de câmara, entre outras, de modo a escrutinar as demandas e os anseios dos ferroviários por melhores salários e condições de trabalho, contrapondo-os aos discursos anticomunistas produzidos por ramificações da classe dominante cidadina.

PALAVRAS-CHAVE: Greve; Trabalhadores; Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; História de Ribeirão Preto.

* O artigo é fruto de reflexões feitas durante a pesquisa de mestrado (financiada pela CAPES), que resultou na dissertação “*Oásis no deserto de homens em um mundo de desiludidos: anticomunismo e municipalismo nas trajetórias do ‘jornalista’ Antônio Machado Sant’Anna (1940-1966)*”, defendida por Yuri Araújo Carvalho em 2019. Contudo, tais reflexões não integraram o texto final da dissertação, convertendo-se, no processo de reelaboração historiográfica pelos autores do artigo, em contribuição original nesta publicação.

1 Graduado e Especialista em História (Centro Universitário Barão de Mauá – Ribeirão Preto/SP). Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da UNIOESTE, Campus de Marechal Cândido Rondon. Docente dos Cursos de História e Pedagogia do Centro Universitário Barão de Mauá. E-mail: yuri.araujo@baraodemaua.br.

2 Graduado e doutor em História pela UNESP/Campus de Franca. Professor adjunto do Curso de História da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Campus de Marechal Cândido Rondon. Docente do Programa de Pós-Graduação em História pela UNIOESTE (Área de Concentração: "História, Poder e Práticas Sociais"). Membro do grupo de Pesquisa (CNPQ) "História e Poder" (UNIOESTE). Coordenador Especial do Núcleo de Documentação e Pesquisa do Oeste do Paraná (CEPEDAL). E-mail: rodrigo.paziani@unioeste.br.

ABSTRACT: The article analyzes, according to the foundations of the workers' marxist social historiography – highlighting the perspective of Edward Palmer Thompson – the causes, forces, discourses and consequences related to the railway workers strike of the Mogiana Railways Company, launched in 1948 in the city of Ribeirão Preto/SP. For this, we will direct analytical efforts about the history of this Company and heterogeneous sources, such as journalistic articles, interviews, documentation produced by the state repressive apparatus, camera minutes, among others, in order to scrutinize the railroad workers demands and desires for better wages and working conditions, in contrast to the anti-communist discourse produced by ramifications of the city ruling class

KEYWORDS: Strike; Workers; Mogiana Railway Company; History of Ribeirão Preto.

Existem múltiplos desafios relacionados à elaboração de pesquisas históricas que analisam criticamente as lutas e demandas das classes trabalhadoras no Brasil. Mesmo que partamos de balizas e parâmetros espaço-temporais considerados mais “modestos” (como o episódio de uma greve deflagrada por uma determinada fração ou setor classista atuante em uma cidade de porte médio, por exemplo), as dificuldades teimam em se apresentar – seja a exiguidade de fontes que possam expor parte das perspectivas dos insurretos, seja a abundância de fontes produzidas por aparelhos alinhados aos desígnios das classes dominantes, as quais apresentam, reiteradamente, os revoltosos como uma espécie de “turba amorfa” ou “massa de manobra” conduzida por “subversivos” e “antipatriotas” (MARIANI, 1998; SILVA, 2001; MOTTA, 2002; RODEGHERO, 2007).

Diante de tal cenário historiográfico, entendemos que as experiências de homens e mulheres pertencentes às classes trabalhadoras necessitam ser escrutinadas – tendo por base empírica indícios e sinais existentes no tempo (GINZBURG, 1989)³ – a partir do enfrentamento da relação hegemônica de discursos e representações construídos pelos sujeitos e instituições “de cima”,

³ Sendo o conhecimento histórico (também) indireto, indiciário e conjectural, compete ao historiador desvelar as profundas conexões que explicam fenômenos aparentemente superficiais, compreendendo que na realidade opaca “existem zonas privilegiadas – sinais, indícios – que permitem decifra-las” (GINZBURG, 1989, p. 177).

isto é, alinhados aos interesses e demandas das classes dominantes e dirigentes. Assim, distanciando-nos de uma abordagem histórica que desconsidere os modos de vida, as formas de resistência e luta e o protagonismo dos trabalhadores, almejamos, na senda de Walter Benjamin, “escovar a história a contrapelo”, concebendo-a “em oposição à história oficial do ‘progresso’, cuja identificação com as classes dominantes oculta o excedente utópico inscrito nas lutas dos oprimidos do passado e do presente” (LÖWY, 2011, p. 20).

Neste âmbito, faz-se imprescindível um diálogo com historiadores marxistas de matriz britânica – casos de Eric Hobsbawm, Raymond Williams e Edward Palmer Thompson (HOBSBAWM, 1998/2000; THOMPSON, 1998/2012/2017; WILLIAMS, 2011) – que, há várias décadas, têm se ocupado em perscrutar processos e experiências históricas de formação e organização das classes trabalhadoras em diversos lugares e contextos socioculturais, econômicos e políticos, fazendo uso e análise de diferentes fontes documentais, incluindo as provenientes de uma produção cultural de origem camponesa e/ou operária.

Sem deixar de lado o estudo das conjunturas e estruturas históricas – ou das múltiplas determinações do “real” – sobre a trajetória dos sujeitos (individuais ou coletivos), tais historiadores reivindicaram um novo estatuto ao saber empírico através da reelaboração teórica dos clássicos de Marx e do marxismo com vistas a ressignificar o lugar do protagonismo e das ações dos sujeitos na pesquisa histórica: o objetivo não era o de construir uma simples inversão metodológica dos trabalhadores como “heróis” da história, mas problematizar a relação dialética entre estes sujeitos e/em suas experiências no “mundo do trabalho”, relação que envolvia valorizar seus modos de vida, suas lutas diárias, seus hábitos e costumes, suas formas de resistência e atuação contra o “progresso” do capitalismo no interior de processos históricos de longa duração (CASTRO, 1997, p. 45-60).

De uma maneira específica, vamos nos ater às propostas e encaminhamentos metodológicos sugeridos pelo historiador Edward Palmer Thompson, segundo o qual devemos evitar (e superar) as perspectivas teóricas

que cancelam a existência de uma história “sem sujeitos”, desprovida de ação humana. Ainda que Thompson não negasse a existência de uma *lógica racional* ou de *pressões determinantes* na história, defendia-a como uma espécie de “processo”, ou seja, como “acontecer inacabado e indeterminado [...] nos quais as categorias são definidas em contextos próprios mas sofrem continuamente uma redefinição histórica, e cuja estrutura não é pré-fornecida, mas proteica, mudando constantemente de forma e articulação” (THOMPSON, 1981, p. 97).

Para ele, falar sobre homens e mulheres em sua vida material e em suas relações determinadas – por limites e possibilidades estruturadas em termos de classes, existentes em formações sociais particulares (THOMPSON, 2012, p. 260)⁴ – significava lidar com as *experiências* dessas relações e, conseqüentemente, com a autoconsciência dessas experiências:

Os homens e mulheres também retornam como sujeitos, dentro deste termo [experiência humana] – não como sujeitos autônomos, “indivíduos livres”, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida “tratam” essa experiência em sua *consciência* e sua *cultura* (as duas outras expressões excluídas pela prática teórica) das mais complexas maneiras (sim, “relativamente autônomas”) e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classes resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada (THOMPSON, 1981, p. 182).

O entendimento das experiências de homens e mulheres no tempo consiste, também, no reexame de sistemas complexos e densos, nos quais relações (visíveis e invisíveis) costumeiras, parentais, legais, simbólicas, religiosas, ideológicas e institucionais, em sua totalidade, atravessam o processo histórico e as lutas de classes. Portanto, entende-se que as experiências adquirem feições classistas, “na vida social e na consciência, no consenso, na resistência e nas escolhas de homens e mulheres” (THOMPSON, 2012, p. 260).

⁴ Segundo Thompson (2017, p. 13), a “classe”, segundo a tradição marxista, “é (ou deve ser) uma categoria histórica descritiva de pessoas numa relação no decurso do tempo e das maneiras pelas quais se tornam conscientes de suas relações, como se separam, unem, entram em conflito, formam instituições e transmitem valores de modo classista. Nesse sentido, classe é uma formação tão ‘econômica’ quanto ‘cultural’; é impossível favorecer um aspecto em detrimento do outro, atribuindo-se uma prioridade teórica [...]”.

Neste artigo, pretendemos analisar as experiências de uma fração da classe trabalhadora durante um episódio-limite (e não meramente econômico) ocorrido no interior do estado de São Paulo: a deflagração da greve dos ferroviários da Companhia Mogiana em 1948 e suas repercussões para os trabalhadores da cidade de Ribeirão Preto.

Eis que surge um problema inicial relevante: estamos tratando aqui de uma fração “tradicional” dos estudos de história social do trabalho, haja vista que a figura do trabalhador tende a se confundir com a do “operário” – e sabemos que, desde a década de 1980, novos sujeitos, objetos, métodos, fontes e horizontes de pesquisa historiográfica foram deslindados nos estudos do trabalho e dos trabalhadores no Brasil (BATALHA, 2006; CHALHOUB & TEIXEIRA, 2009). Porém, ao lidarmos com as experiências de trabalhadores operários (ferroviários) situados numa determinada localidade, cujas histórias – e, em particular, a história de uma episódica greve⁵ –, além de terem provocado cisões na normalidade do decurso cotidiano da classe dominante da época, ainda são pouco conhecidas da historiografia no tempo presente, podemos dizer que é lançado um outro enfoque sobre os próprios trabalhadores operários.

Em nosso caso, pesquisadores como Sebastião Geraldo (1991), Marco Zambello (2006) e Stanley Silva (2019) debruçaram-se, respectivamente, sobre a “memória proletária de Ribeirão Preto”, o “sindicalismo ferroviário paulista” e “as greves ferroviárias de 1948” nas Companhias Mogiana e Paulista, tendo contribuído significativamente para uma análise deste campo de pesquisa com vistas a deslindar as formas de organização e atuação dos trabalhadores operários como foram tratados pela imprensa dominante no cenário paulista.

Entendemos, porém, que a pertinência do nosso artigo esteja, de um lado, num certo arrojo teórico-metodológico de cariz marxista-thompsoniano e no cruzamento de fontes plurais – muitas das quais ainda inexploradas, notadamente por se tratar de uma localidade específica. Em relação ao segundo

⁵ Apropriando-nos de uma assertiva de Thompson, é possível afirmar que uma maneira de “descobrir normas surdas é examinar um episódio ou uma situação atípica. Um motim ilumina as normas dos anos de tranquilidade, e uma repentina quebra de deferência nos permite entender melhor os hábitos de consideração que foram quebrados” (THOMPSON, 2012, p. 235), mas também como tais quebras tornaram-se alvo de ataques dos detentores do poder.

ponto, é certo que iremos dedicar especial atenção à imprensa, muito por conta de as fontes jornalísticas conformarem a maioria do acervo documental utilizado (majoritariamente, edições do jornal *A Tarde*). Conforme Maria Helena Rolim Capelato (1988, p. 21):

A imprensa constitui um instrumento de manipulação de interesses e intervenção na vida social. Partindo desse pressuposto, o historiador procura estudá-lo como agente da história e captar o movimento vivo das ideias e personagens que circulam pelas páginas dos jornais. A categoria abstrata imprensa se desmistifica quando se faz emergir a figura de seus produtores como sujeitos dotados de consciência determinada na prática social.

Para que haja uma compreensão mais efetiva a respeito das situações e eventos expostos, serão realizados cruzamentos entre as fontes periódico-jornalísticas e alguns documentos de ordem repressiva e legislativa. Os documentos de ordem repressiva – inquéritos policiais e relatórios a respeito das “atividades subversivas” ribeirão-pretanas, localizados no acervo do DEOPS-SP – permitem ao pesquisador descortinar as engrenagens dos mais variados mecanismos de controle social (GRINBERG, 2013). Já os arquivos do poder legislativo, como as atas das sessões da Câmara Municipal de Vereadores de Ribeirão Preto, possibilitam ao historiador debruçar-se sobre as estratégias jurídico-políticas dos grupos representativos das classes dominantes contra as posições de reivindicação dos trabalhadores do campo e/ou da cidade (VARUSSA, 2002).

Procuraremos, portanto, ordenar diferentes indícios e discursos acerca das contendas e interesses antagônicos interioranos, de modo a compormos uma narrativa coerente sobre o importante episódio da greve dos ferroviários da Companhia Mogiana em Ribeirão Preto.⁶

⁶ A título de contextualização, de acordo com o historiador Jonas Rafael dos Santos, a população de Ribeirão Preto, entre 1940 e 1950, cresceu de 79.783 para 92.160 pessoas (SANTOS, 2003, p. 5). Para os pesquisadores Renato Leite Marcondes e Juliana Garavazo, “o número de estabelecimentos comerciais, industriais, profissionais liberais e serviços expandiu-se progressivamente atingindo 2.443 em 1950” (MARCONDES; GARAVAZO, 2004, p. 218).

A primeira fase da greve dos ferroviários e suas repercussões em Ribeirão Preto

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, fundada em Campinas no ano de 1872 e inaugurada em 1875⁷, ligava a cidade ao interior do Estado, seguindo o itinerário da agricultura cafeeira e possibilitando melhorias de escoamento do interior para a capital e também para o litoral. Após a implementação dos trechos de Campinas até Mogi-Mirim (1875) e Casa Branca (1878), os acionistas da Companhia alteraram o planejamento para o prolongamento da linha – que deveria seguir seu curso rumo a Franca –, dirigindo-o para Ribeirão Preto, gerando contendas com os acionistas da Companhia Paulista, também interessados na região:

Os acionistas da Companhia Paulista [...] entendiam que Ribeirão Preto e São Simão deveriam ser servidos pelo prolongamento de sua linha, partindo de Porto Ferreira, requerendo também à Assembleia Provincial tal área, sem garantia de juros. Dentro deste contexto a Cia Mogiana retirou sua requisição pela garantia de juros, reiterando seu interesse pela área. Em 1880, a Assembleia Provincial, por meio da Lei de 26 de abril, favoreceu a Cia Mogiana, concedendo preferência para a construção da estrada de bitola estreita de Casa Branca à São Simão e Ribeirão Preto e zona de privilégio de 31 quilômetros de cada lado da nova linha. As obras são iniciadas. Em 16 de agosto é inaugurado o tráfego até São Simão e em 23 de novembro de 1883 até Ribeirão Preto (ZAMBONI, 2012, p. 26).

Todavia, após anos de intensas atividades, o período compreendido entre as décadas de 1930 e 1940 caracterizou-se pela estagnação da Companhia Mogiana, muito por conta dos impactos sobre as demandas do café, reflexos das duas guerras mundiais e, especialmente, da crise internacional de 1929 (HOBSBAWM, 1995, p. 95-96)⁸. Com o declínio da política de valorização do

⁷ Campinas passou a manter contatos com a cidade de Jundiaí a partir da inauguração dos trilhos da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, em 1875; de lá, estabeleceu conexões com São Paulo e Santos, por intermédio dos trilhos da São Paulo Railway.

⁸ De acordo com Eric Hobsbawm, “para os agricultores dependentes do mercado, sobretudo do mercado de exportação, isso [Crise de 1929] significou a ruína, a menos que pudessem recuar para o tradicional último reduto do camponês, a produção de subsistência. Isso de fato ainda era possível em grande parte do mundo dependente, e até onde a maioria de africanos, asiáticos do Sul e do Leste e latino-americanos ainda era camponesa, isso sem dúvida os protegeu. O Brasil

produto em 1930, a partir de 1931 o número de sacas escoadas pela ferrovia Mogiana para o porto de Santos começou a encolher:

Com a queda do transporte do café, os trens passaram a transportar outras culturas, como arroz, feijão, milho, algodão, batatas, açúcar; e também, passageiros. Em 1940 a Cia Mogiana, endividada, obtém recursos de bancos brasileiros e quita sua dívida com bancos ingleses. Em 1947, mesmo com a nacionalização de sua dívida, os empresários da Cia Mogiana, encaminham à Assembleia Legislativa as justificativas e o pedido para que o Estado realizasse a encampação da rede ferroviária da empresa (ZAMBONI, 2012, p. 29).

Durante a década de 1940, o processo de lenta e consistente substituição das ferrovias pelas rodovias enquanto vias de transporte para cargas e passageiros nos territórios paulistas também trouxe consequências incisivas para o agravamento da crise da Cia. Mogiana – e, conseqüentemente, para os trabalhadores ferroviários, pressionados pelos baixos salários e constantes atrasos de pagamentos. Foi neste ponto da história que começou a forjar-se o clima da deflagração de um relevante movimento grevista em 1948.

Em meados da década de 1940, os operários da então tradicional Companhia Ferroviária Mogiana enfrentavam cenários bastante adversos e calamitosos: constantes atrasos nas folhas de pagamento, condições precárias de trabalho, dificuldades para negociação de aumentos salariais, etc. Conforme o historiador Stanley Silva:

A década de 1940 marcou, para as ferrovias, o fim da “Era Ferroviária”, tendo em vista que, após atingir sua expansão máxima, teve início uma lenta, mas consistente, substituição das ferrovias pelas rodovias enquanto matrizes de transporte em solo paulista, tanto no que se refere ao transporte de cargas como ao transporte de passageiros. Para a Mogiana, significou a acentuação de um declínio que resultou em duas greves no ano de 1948 e, posteriormente, na sua aquisição pelo governo estadual (SILVA, 2019, p. 2).

tornou-se um símbolo do desperdício do capitalismo e da seriedade da Depressão, pois seus cafeicultores tentaram em desespero impedir o colapso dos preços queimando café em vez de carvão em suas locomotivas a vapor (entre dois terços e três quartos do café vendido no mundo vinham desse país)” (1995, p. 96-97).

Podemos compreender que as greves ferroviárias de 1948 não surgiram abrupta ou inesperadamente; elas possuíam, para além da indignação provocada pela penúria dos trabalhadores, vínculos de continuidade com processos e disputas que se iniciaram em conjunturas anteriores – inclusive em movimentos eclodidos na própria companhia e nas outras ferrovias paulistas, tais como a greve da Companhia Mogiana deflagrada em 1919, em boa parte “devido à encampação da Estrada de Ferro Sorocabana e, também digna de nota, a greve de 1932, deflagrada na São Paulo Railway, que obteve a regulamentação da jornada de trabalho de 8 horas diárias e conseguiu a majoração dos salários de seus funcionários” (SILVA, 2019, p. 1).⁹

Em 24 de fevereiro de 1948, os ferroviários decidiram entrar em greve. O início das paralisações estava, a princípio, marcado para o dia 26 de fevereiro, mas a precipitação de Ribeirão Preto forçou a adesão dos ferroviários de Campinas e outras cidades já no dia 25. Em seus primeiros dias, a greve contou com a participação dos funcionários das oficinas, locomoção e baldeação. É importante destacar: as relações entre as comissões de grevistas (explicitadas adiante) e a direção do sindicato dos ferroviários, “de caráter corporativo e fiel aos parâmetros ministeriais”, mas que, em 1948, “incorporou as propostas de quem fez a greve quando a empresa (Mogiana) aceitou negociar” (ZAMBELLO, 2006, p. 12-13), foram permanentemente tensas, posto que a entidade sindical só aceitou intermediar as reivindicações dos trabalhadores após contundente pressão grevista (COSTA, 1993, p. 214).

Ainda no dia 24, com a eclosão da greve, a reportagem do jornal ribeirão-pretano *A Tarde*¹⁰, que teria conversado com os funcionários grevistas,

⁹ Ainda em conformidade com Stanley Silva, “o sindicalismo ferroviário surgiu no início do século XX através da união com as ligas operárias. Com sua paulatina institucionalização, começaram a acontecer, também, as greves dos trabalhadores das ferrovias operantes no estado de São Paulo. Ocorridas no decorrer da consolidação das Estradas de Ferro como meio de transporte de cargas e de passageiros, e posteriormente intensificadas com seu lento e contínuo desmantelamento – concomitante com a opção política pelas rodovias –, as greves ocorreram em diferentes localidades do território paulista, dada a extensa malha ferroviária operante bem como a existência de um sem-número de sindicatos e organizações de trabalhadores ferroviários” (SILVA, 2019, p. 1).

¹⁰ O vespertino *A Tarde* foi inaugurado pelo capitão José Osório Junqueira em 1919, tendo como primeiro redator o prestigiado Aristides Mota. A equipe jornalística era composta, basicamente, “por homens da classe média, destacando-se na redação a atuação de professores,

informou que se tratava de “uma greve pacífica, de braços cruzados. Querem o aumento de há muito pleiteado e prometido e o abono de natal”. Ainda conforme a reportagem, os trens que chegavam à cidade eram logo encostados, e os grevistas não permitiam que outras locomotivas partissem. Chegando ao local, os repórteres teriam se deparado com “as autoridades locais, que tomaram enérgicas providências, mas ante a atitude pacífica dos grevistas, comunicaram o fato aos superiores e aguardam solução” (MOVIMENTO, 1948, p. 1).

Destaquemos, contudo, que o periódico, durante os episódios iniciais da greve, pareceu demonstrar – implícita e veladamente – certa admiração e complacência em relação aos ferroviários grevistas:

Notável, também, a disciplina dos grevistas. Cada um ocupa o seu posto, afim de que não haja intromissão de estranhos. Disse-nos um dos ferroviários, que dois colegas, há dias, caíram de fraqueza. A alimentação é escassa e por estar atrasados [sic] no armazém, já não tem crédito. Outro contou-nos que estando com a mulher de dieta, foi obrigada a comer abóbora, feita no óleo de caroço de algodão, pois não há dinheiro para comprar arroz ou frango (este é objeto de luxo). “Temos fome, sr. redator. Queremos ganhar o necessário para manter as nossas famílias. Nada mais”. Falava conosco um ferroviário, com 5 anos de serviço, tendo mulher e um filhinho. Disse que ganha 520 cruzeiros por mês¹¹ e tem de sustentar a família. “Dará?” – perguntou-nos e não respondemos... (MOVIMENTO, 1948, p. 1).

A degradante situação enfrentada pelos trabalhadores da Mogiana – apelidados pela cidade, à época, como “mendigos de gravata” – foi atestada por Francisco Hipólito Guimarães, ferroviário aposentado. Em depoimento fornecido ao pesquisador Sebastião Geraldo, declarou que “aqueles empregados mais velhos usava uma gravatinha. Quem usava gravata significava que era mais do que os outros, né: chefe de trem, telegrafista e alguns maquinistas.

advogados e de um número razoável de pessoas que começavam a se dedicar exclusivamente ao trabalho jornalístico” (FRANÇA, 2013, p. 86). Em maio de 1940, o empresário e jornalista Antônio Machado Sant’Anna adquiriu, em sociedade com Onézio Motta Cortez, o jornal *A Tarde*, permanecendo à frente do vespertino até 1955 – período no qual o impresso sustentou posicionamentos ligados ao municipalismo, ao anticomunismo e ao conservadorismo.

¹¹ Conforme os decretos-lei nº 5.977, de 1943, e nº 30.342, de 1951, os valores do salário-mínimo à época giravam em torno de CR\$ 380,00 a CR\$ 1.200,00, respectivamente. Dados pesquisados em: <https://audtegestao.com.br/capa.asp?inford=1336> (Acesso em: 15 fev. 2021).

Usava gravata mas era duro, não recebia pagamento e não pagava ninguém” (GERALDO, 1991, p. 118).

Devemos, contudo, questionar as concepções segundo as quais as ditas “pessoas comuns” (trabalhadores) se “intrometem” na cena histórica em períodos de “perturbação social” agindo compulsivamente (e não conscientemente), como meras reações aos estímulos econômicos (THOMPSON, 1998, p. 150). As transformações históricas não ocorrem por uma dada “base” dar vida a uma “superestrutura” correspondente, “mas pelo fato de as alterações nas relações produtivas serem *vivenciadas* na vida social e cultural, de repercutirem nas ideias e valores humanos e de serem questionadas nas ações, escolhas e crenças humanas” (THOMPSON, 2012, p. 263). Portanto, as complexas experiências vivenciadas pelos ferroviários (atravessadas por solidariedades, afetos, frustrações, etc.) coadunar-se-iam às aludidas agruras salariais.

A solidariedade inicial manifestada pelo jornal, no entanto, foi logo transfigurada pelo temor ao “perigo vermelho”; para as autoridades locais, os reais fomentadores do movimento grevista teriam sido os comunistas. No dia 25 de fevereiro de 1948, *A Tarde* informou que duas seções continuavam a manter os braços cruzados (Depósito e Oficinas), mas os trens estavam trafegando normalmente. O Delegado de Ordem Política e Social, referindo-se aos movimentos grevistas no setor de transportes, “inclusive ao fracassado movimento iniciado em Ribeirão Preto, declarou-nos ser plano comunista de grande envergadura visando desorganizar [sic] os transportes e prejudicar a economia de imensa zona agrícola e industrial” (GREVE, 1948, p. 1).

Embora a associação da greve ferroviária ao comunismo não possa ser “considerada de todo descabida, haja vista que houve participação ativa de trabalhadores [comunistas] no movimento”, atribuir às paralisações “um caráter unicamente ideológico é desconsiderar as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores da Mogiana” (SILVA, 2019, p. 3), bem como suas experiências associativas conscientes – com destaque para o papel desempenhado “pelas organizações nos locais de trabalho, de onde também surgiram estruturas

alternativas” (SILVA, 2019, p. 15). A importância dessas organizações (muitas das quais em funcionamento paralelo ao sindicalismo burocrático) era bastante clara: nos ambientes internos das fábricas e das empresas, “em poucos lugares era permitida, pela polícia ou pelos patrões, a existência de espaços próprios aos trabalhadores. [...] Para o patronato, um comitê de fábrica representava a conquista de uma base muito menos tolerável” (NEGRO, 2002, p. 253; ver também: NEGRO & FONTES, 2001).

Destaquemos, também, que os ferroviários grevistas, embora resguardados pela Constituição de 1946, a qual reconhecia (mesmo que “genericamente”) o direito de greve, conforme artigo 158 (“é reconhecido o direito de greve, cujo exercício a lei regulará”), viriam a enfrentar perseguições atroztes por parte dos aparelhos coercitivos estatais – muito por conta da ilegalidade imposta ao PCB (Partido Comunista do Brasil) a partir de 1947, quando o partido “desistiu da frente ampla e tomou seu lugar na guerra fria, adotando posições progressivamente desejosas de encontros frontais do movimento operário com o Estado e com o setor privado multinacional” (NEGRO, 2002, p. 267).

Em Ribeirão Preto, ainda no dia 25 de fevereiro, o delegado local, Bolivar Barbanti, após apelar inutilmente aos grevistas para que retornassem aos postos de trabalho, determinou a detenção de quatro funcionários, que foram conduzidos à Delegacia Regional de Polícia. Os demais operários, então, dirigiram-se à redação do jornal *Diário da Manhã*, em protesto contra as prisões. Acompanhados pelo repórter Luciano Lepera, vinculado ao periódico, os trabalhadores seguiram até a delegacia. Lá, foram recepcionados pelo então delegado de Ordem Política e Social, Antônio Santos Abreu, procedente da capital e recém-chegado a Ribeirão Preto. Depois de demoradas conversações, “ficou decidido o envio a Campinas de uma comissão de ferroviários. Fizeram parte dela: Antônio S. Peixoto, Torquato Costa, Glicério Ramos e Virgílio Barbieri” (GERALDO, 1991, p. 107).

Movimento de idas e vindas, a greve recrudescceu no dia 26 de fevereiro de 1948, quando – por ação (segundo o jornal, “imposição”) dos funcionários

do Depósito – os operários da estação local, em número aproximado de 600, deliberaram manter-se de braços cruzados. Diante do avanço das paralisações, as autoridades de prontidão logo agiram: segundo o jornal, além de tentarem negociar com os líderes trabalhistas o fim do movimento, os policiais da Delegacia de Ordem Política e Social teriam efetuado as prisões de cerca de 16 ferroviários da Companhia na cidade de Campinas, acusados de fomentar a greve.

Em 27 de fevereiro de 1948, o número de adesões à greve aumentou em Ribeirão Preto, com a participação de “funcionários do tráfego, almoxarifado e contadoria, [que] recusaram-se a entrar em serviço em solidariedade aos seus companheiros” (GERALDO, 1991, p. 103). A *Tarde* repercutiu sobre as reivindicações dos ferroviários, que seriam as seguintes:

- 1) Aumento geral dos salários até \$500,00;
- 2) Pagamento dos dias santos e feriados aos ferroviários, como é feito aos funcionários de escritório e oficinas de Campinas. Quando houver necessidade de trabalho nesses dias, pagamento de sobre-tempo;
- 3) Reestruturação do quadro do pessoal, pois há dois anos que não há promoções;
- 4) Instalação de refeitórios e ambulatório, nas localidades de maior número de empregados;
- 5) Concessão de passes livres com direito a viajar nos trens noturnos, para facilidade de serviço e dos interesses dos empregados (A SITUAÇÃO, 1948, p. 1).

As pretensões dos ferroviários grevistas encontravam respaldo nas diretrizes estabelecidas por Comissões de Reivindicações – fundadas, inicialmente, na Companhia Paulista, em 1947, e que logo se espraíram para as companhias Sorocabana, Santos-Jundiaí e Mogiana – integradas por trabalhadores demitidos por seus vínculos com o Partido Comunista, cujo principal objetivo era lutar por um aumento geral de 500 cruzeiros para as categorias ferroviárias (ZAMBELLO, 2006, p. 191-192).¹²

¹² Conforme Marco Zambello, “a comissão envolvia trabalhadores da tração, das oficinas e tráfego em todas as estradas. A estratégia do Partido era estabelecer contato com as lideranças locais e reunir trabalhadores em torno das subcomissões. O trabalho de mobilização era exercido com afinco pelos militantes e uma das estratégias para ganhar a simpatia do operariado era chamar a atenção por meio da propaganda pelo aumento de CR\$ 500,00, que Getúlio

Entretanto, após a exposição das demandas trabalhistas, o jornal abriu um duplo e considerável espaço, novamente, ao delegado Santos Abreu. Em entrevista, pediu para “não haver aglomerações e evitar a infiltração de elementos comunistas que queiram aproveitar da situação. Declarou que estavam na Polícia 4 elementos da Mogiana, mas não presos e que às 16 horas voltariam para suas casas” (ABREU, 1948a). Em nota oficial, expôs o seguinte:

Foram tentados todos os esforços por parte desta Delegacia Especializada para, oferecendo recursos de Leis trabalhistas em vigor, dar solução ao estado de greve em que se encontram os operários da Mogiana. O dissídio coletivo e depois a greve legal, mas nunca o movimento violento de paralisação do trabalho antes de usados todos os recursos que as leis trabalhistas oferecem ao operário.

Não há como negar que o movimento de reivindicações dos operários da Mogiana é totalmente justo. Entretanto, tudo poderia ser solucionado dentro da ordem e estribado em leis.

As greves ferroviárias, mais do que qualquer outra, é considerada [sic] como crime previsto no Código Penal: isto porque ela atinge, bem de perto, a totalidade dos demais setores, de atividades e, portanto, desorganizando o ritmo de progresso da Pátria.¹³

Como Delegado Adjunto de Ordem Social, aqui cheguei mais como um elemento de conciliação do que no mister de policiamento. Pessoalmente mantive cordial palestra e, aí então, fi-lo ver que estavam errados e permanecendo em solução impossível diante do que preceitua a Lei Trabalhista. A greve não legalizada, isso é, depois de esgotados todos os recursos do operariado, deixa de ser um movimento contra o empregador para passar a ser uma espécie de desafio ao poder constituído que instituiu a Lei de amparo.

Quero alertar-vos de que forças ocultas agem sem que o operariado dela aperceba. É o mau brasileiro que voz diz

Vargas havia executado em favor dos ferroviários da Central do Brasil, antes de sair do governo” (ZAMBELLO, 2006, p. 191).

¹³ As ameaças de Abreu aludiam, talvez, ao Artigo 201 do Código Penal de 1940, segundo o qual “participar de suspensão ou abandono coletivo de trabalho, provocando a interrupção de obra pública ou serviço de interesse coletivo” resultaria em pena de “detenção, de seis meses a dois anos, e multa” aos envolvidos (Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm. Acesso em: 15 fev. 2021). O pêndulo entre as garantias da Constituição de 1946 e os riscos do Código Penal de 1940 remetem aos processos analisados por Thompson na obra “Senhores e Caçadores”, atinente à realidade inglesa do século XVIII, segundo o qual “a única generalização que se pode fazer com segurança é a de que a Lei se manteve disponível no arsenal dos processos judiciais. Quando um delito parecia ter agravantes especiais, quando o Estado queria dar um exemplo de terror, ou quando um demandante particular era especialmente vingativo, a acusação seria formulada de modo a fazer o delito incorrer dentro da Lei” (THOMPSON, 1987, p. 333-334).

perversamente: Não esmoreçam! Não esmoreçam! Sabeis quem vos pronuncia esse conselho? São elementos a soldo de país que está de relações cortadas com a nossa Pátria. São indivíduos, muitos deles agindo irrefletidamente e que se deixaram dominar por doutrina falsa. O comunismo é como o canto da sereia que acaba levando a vítima para o fundo do mar e, portanto, matando-a. Em poucas palavras eu julgo poder esclarecer o espírito daqueles que ainda estão de boa-fé tentados pela doutrina de Moscou. Si o comunismo é realmente uma maravilha porque os governados de Stalin não abrem as suas fronteiras aos forasteiros? Seria a melhor maneira de propaganda, pois quem da Rússia regressasse e nela tivesse encontrado um “El Dourado”, por certo tornarse-ia um adepto sincero. Entretanto tal não acontece. As fronteiras russas continuam fechadas e ultrapassa-las só é permitido aos que vão receber instruções do chefe Stalin.

O comunismo nada mais é que o regime da força pela força, do crê ou morre, onde o homem deixa de ser racional para se transformar numa simples máquina de trabalho, sem a mínima liberdade e enviado para onde bem o entender o chefe.

É o regime do terror, da calúnia, da mentira, da espionagem. Entre os comunistas não existe amizade e nem relações estreitas entre os homens. O vosso companheiro de todos os dias bem pode ser um espião que, com uma simples informação ao chefe, poderá motivar o vosso degredo como castigo por uma simples palavra mal compreendida. É a nação onde uma carta de pai para filho é censurada.

O Governo de nossa Pátria quer dar e pode dar ao operariado, todas as vantagens que lhe vem sendo mentirosamente oferecida pelos comunistas, mas para tanto necessário se torna que a nação não encontre obstáculos à sua marcha de progresso.

As constantes greves, sabotagens e diminuição da produção, são os conselhos dados pelos orientadores do comunismo em nossa terra, pois o objetivo é o de levar o povo à miséria, à fome e ao ódio aos patrões e ao governo constituído. Sabem os comunistas que só pela fome do povo poderão levar uma nação à guerra civil e do que importará em fuzilamentos, assaltos, desgraças e permanente terror. É para essa estrada inglória que os maus brasileiros procuram levar o operariado à guerra civil, fazendo do trabalhador brasileiro o degrau para que os comunistas possam conquistar o governo da nação.

[...] Operários brasileiros! Aqui nunca teremos onda de terror provocada e desejada pelos obreiros de Stalin. O nosso sentimento é de humanidade. O brasileiro é bom desde que nasce. O brasileiro é, antes de mais nada, um patriota de coragem invulgar e disso deu provas, no solo italiano, ele se bateu pela defesa da democracia e da nossa Pátria.

Como brasileiro, aconselho-vos a voltar ao trabalho, esperando que as vossas reivindicações sejam solucionadas dentro da ordem, por meios legais e patrioticamente.
Ribeirão Preto, 26 de fevereiro de 1948.
ANTONIO SANTOS ABREU
DELEGADO ADJUNTO DA ORDEM SOCIAL (ABREU, 1948a – grifos nossos).

A nota emitida pelo delegado Santos Abreu, já em seu título, apresenta-nos claramente o público destinatário para o qual foi elaborada: ao operário ribeirão-pretano e *principalmente* ao da Companhia Mogiana (embora o comunicado lidasse com o trabalhador em flexão numérica singular, para criar certa ilusão de proximidade e confiança, dirigia-se, na verdade, à pluralidade dos trabalhadores citadinos).

O movimento grevista, considerado um evento político significativo para a conjuntura em questão, impôs-se como notícia a ser significada (e, principalmente, [re]significada) pelas classes dominantes. No caso em questão, a imprensa (por meio do jornal *A Tarde*) tornou-se veículo para os sujeitos ligados às instituições repressivas, os quais buscavam ganhar visibilidade para, conseqüentemente, conquistar a adesão dos leitores-trabalhadores aos princípios da “liberdade” e dos “bons costumes”, segundo os padrões instituídos pelas autoridades e pelos “homens de bem”, submetendo, pois, o discurso jornalístico (voluntária ou involuntariamente) ao jogo das relações de poder vigentes.

As estratégias empregadas pelo delegado Abreu podem ser analisadas conforme a noção de “teatro”, proposta por Thompson. Segundo o historiador britânico, “uma grande parte da política e da lei é sempre teatro”. Conseqüentemente, os poderosos podem exercer um estilo comportamental “hegemônico”, estudado e elaborado, como uma espécie de papel teatral. Uma vez estabelecido um sistema social, “ele não precisa ser endossado diariamente por exibições de poder (embora pontuações ocasionais de força sejam feitas para definir os limites de tolerância do sistema). O que mais importa é um continuado estilo teatral” (THOMPSON, 1998, p. 48).

Em um sentido mais amplo, Thompson assevera que “toda a sociedade tem seu próprio tipo de teatro. Grande parte da vida política das sociedades

contemporâneas só pode ser compreendida como uma luta pela autoridade simbólica” (THOMPSON, 1998, p. 70). No entanto, reconhecer que o controle e a dominação possuem uma “roupagem teatral” (ou simbólica) não significa dizer que sejam meramente “imateriais”, “sem substância” ou inviáveis para a análise crítica, visto que “definir o controle nos termos da hegemonia cultural não significa renunciar ao intento da análise, mas arquiteta-la para os tópicos necessários: as imagens do poder e autoridade e as mentalidades populares de subordinação” (THOMPSON, 2012, p. 239-240).

Vários parágrafos da nota dedicaram-se ao alerta contra o comunismo, considerado (em sentidos previamente elaborados): perverso, conduzido por forças ocultas, doutrina falsa, canto da sereia, regime da força pela força, do crê ou morre, avesso à liberdade, calunioso, mentiroso, terrorista, cujos resultados seriam a miséria, a fome, o ódio aos patrões e a guerra. Não obstante, o trecho mais curioso da declaração refere-se à associação entre “comunismo” e “espionagem”.

Segundo o delegado Santos Abreu, “entre os comunistas não existe amizade. [...] O vosso companheiro de todos os dias bem pode ser um espião que, com uma simples informação ao chefe, poderá motivar o vosso degredo como castigo por uma simples palavra mal compreendida”. Curioso, pois, apesar de imputar aos comunistas as práticas de espionagem, foi justamente o Departamento de Ordem Política e Social o responsável por espionar os operários durante as idas e vindas da greve. Conforme documentação do referido departamento, datada de 30 de maio de 1948 – período no qual o movimento encontrava-se em hiato – “o caso da Mogiana está paralisado. Esperam seus elementos entrar no barulho assim que perceberem que não estão sendo vigiados, ocasião em que será preparado novo movimento” (DEOPS/SP, OS0784, p. 380-381).

Alguns vereadores de Ribeirão Preto também discutiram as repercussões do movimento grevista, em termos similares aos adotados pela nota do delegado Abreu. Durante a 9ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal, ocorrida em 28 de fevereiro de 1948, o vereador Oscar de Moura Lacerda – professor e

empresário, ligado ao Partido Trabalhista Brasileiro (CÂMARA MUNICIPAL, 2002) – apresentou uma Moção de Solidariedade aos ferroviários da Mogiana.

Diante da “situação chocante”, Lacerda valeu-se, em um primeiro momento, de uma retórica imbuída pela complacência, na qual afirmava que “a greve era fruto do desespero de causa, do operariado que via seu filho morrer de fome”, pedindo aos vereadores “toda a simpatia para com o operariado de Ribeirão Preto, bem assim, para com os ferroviários”. Todavia, “encarecendo a ilegalidade da greve”, solicitava que “se puzesse [sic] fim à situação, acrescentando que os ferroviários foram à greve porque não acreditam nas autoridades e nos seus superiores, consitando-os [sic] a voltarem ao trabalho”. Em síntese, a simpatia demonstrada aos operários, reconhecidamente em situação de penúria, encontrava claros limites nas margens legais e nos entraves ao progresso, ou, conforme as palavras do vereador Domingos Centola – advogado ligado ao Partido Social Democrático (CÂMARA MUNICIPAL, 2002), “que os ferroviários voltassem ao trabalho, para evitar prejuízos a Ribeirão Preto” (ATA DA CÂMARA, 28 de fevereiro de 1948).

Em 28 de fevereiro de 1948, após longos entendimentos entre os trabalhadores grevistas e o Sindicato dos Ferroviários da Mogiana (sediado na cidade de Campinas), além do envio de um telegrama assinado pelo presidente do referido Sindicato, Hélio Carvalhinho – no qual informava que os “trabalhadores de Campinas concordam em voltar ao serviço hoje, 28. Esperamos que os trabalhadores de Ribeirão Preto façam o mesmo” (TRABALHADORES DE CAMPINAS, 1948) – os ferroviários ribeirão-pretanos decidiram voltar ao trabalho. Os acordos recém-discutidos estipulavam a instauração imediata do “dissídio coletivo no Tribunal Regional do Trabalho. O prazo previsto no Decreto-Lei nº 9.070, de 1946, era de 20 dias para a decisão da Justiça do Trabalho em casos como o da greve da Mogiana, considerada atividade fundamental ao país” (GERALDO, 1991, p. 109-110).

Mesmo com o fim da greve, *A Tarde* veiculou, na edição de 28 de fevereiro, um novo texto do delegado Santos Abreu, assinado no dia anterior, no qual apresentava-se aos ferroviários como tendo sido “mais do que vosso

amigo”, mesmo diante de operários insistentes “no erro de uma greve fora da lei”. Contudo, haveria, segundo o delegado, “alguns elementos, certamente mal orientados”, que tentavam impedir alguns discordantes do movimento de voltarem ao trabalho. Advertia, peremptoriamente, que “qualquer operário que desejar voltar livremente ao trabalho, terá a sua ação garantida pela Polícia desta cidade. Os grevistas não serão molestados, mas serão passíveis de ação policial aqueles que tentarem impedir a volta dos demais ao trabalho” (ABREU, 1948b).

A estratégia da autoridade constituída era clara: tentar sabotar e desmobilizar a greve escorando-se em um piquete policial, “garantido” pelas vias legais. Afirmava o delegado, ainda, que “não estamos num país de anarquistas”, e que “seria para mim motivo de grande contrariedade ter que entrar em choque de forças com o honrado e patriótico operariado da Mogiana de Ribeirão Preto, mas, sobre os meus ombros peza [sic] o dever de cumprir os dispositivos legais de nossa Pátria” (ABREU, 1948b).

A segunda fase da greve dos ferroviários e suas repercussões em Ribeirão Preto

Assentadas as (breves) tréguas entre ferroviários e Companhia Mogiana, despedia-se de Ribeirão Preto, em 10 de março de 1948, o delegado Antônio Santos Abreu, merecedor de comentários elogiosos por parte do editorial de *A Tarde*:

Esteve na tarde de ontem, em visita e ao mesmo tempo, apresentando as suas despedidas, em nossa redação, o dr. Antônio Santos Abreu, delegado especializado [sic] da Ordem Política e Social, de São Paulo e que aqui esteve durante vários dias, por ocasião da greve dos ferroviários da Cia. Mogiana. Exercendo as suas funções dentro de um espírito compreendedor [sic] e justo, o dr. Abreu soube se conduzir de maneira a captar a confiança do operariado, que viu nele mais um órgão de assistência social que mesmo de repressão policial. A propósito, pediu-nos o dr. Santos Abreu que fizéssemos público o seu apelo aos operários e demais trabalhadores locais: “As greves e as perturbações de ordem interessam só aos extremistas e aos espíritos anárquicos. Para

a estranha ideologia russa, quanto pior, melhor. Exatamente eles não querem entendimento entre trabalhadores e empregadores. A lei garante o trabalhador e quando há necessidade de qualquer medida, há os sindicatos e os departamentos legais. Paralisado o trabalho, vem a violência. Vem a miséria e a fome. Esse é o clima que os extremistas desejam. Por isso mesmo, é preciso muita reflexão para não ser feito o jogo desses inimigos da ordem”.

O dr. Santos Abreu partiu na manhã de hoje para a Capital, após ter visto frutificada a sua missão (APELO, 1948).

Concentrado em enaltecer os traços de compreensão e justiça do dr. Abreu, o editorial de *A Tarde* alheava-se (propositadamente?) das prisões efetuadas contra os ferroviários de Campinas e Ribeirão Preto, bem como das violências policiais cometidas, comentadas, inclusive, pela Câmara Municipal: ainda na 9ª Sessão Ordinária, ocorrida em 28 de fevereiro de 1948, o vereador Franklin Almeida – farmacêutico, ligado ao “ademarista” Partido Social Progressista (CÂMARA MUNICIPAL, 2002) propôs um ofício em homenagem ao delegado Santos Abreu, louvando suas ações e critérios diante da greve dos ferroviários, quando foi contrariado por outros vereadores, segundo os quais “havia certa coação policial”, que o delegado local, Bolívar Barbanti, teria “insultado os grevistas” e que “vários ferroviários foram presos e as autoridades haviam entrado no regime de coação” (ATA DA CÂMARA..., 28 de fevereiro de 1948).

Seguindo a lógica dos comunicados anteriores, o delegado Santos Abreu tratou de denunciar à classe trabalhadora os perigos do comunismo, que seria conduzido por indivíduos fomentadores de greves e geradores da desordem e da anarquia. Destaquemos que, para o delegado, “paralisado o trabalho, vem a violência. Vem a miséria e a fome. Esse é o clima que os extremistas desejam”. Em outras palavras, e desconsiderando o pauperismo no qual se encontravam os trabalhadores ferroviários, a fome e a miséria não seriam as causas ou fatores motivadores para o movimento grevista, mas sim as consequências das paralisações.

Perspectiva similar pode ser encontrada em um relatório elaborado pela Delegacia de Ordem Política e Social, datado de 06 de abril de 1948, período no qual a greve encontrava-se em hiato:

Do reservado E. Ribeirão Preto, 4/4/1948

A 25 deste mês será novamente posto em relevo o caso da greve dos ferroviários da Mogiana, ocorrida no dia 24 de Fevereiro do corrente ano.

Alguns ferroviários mostram-se reservados e outros se expandem, dizendo: “os aumentos de salários deverão atingir a todos ou iremos todos à paralisação”.

[...] Os operários em Campinas faltam ao serviço. Uns ficam em casa, outros vão trabalhar em serviços avulsos, fora da Mogiana. Muitos dos que ficam trabalhando “amarram” o serviço, fazendo-o lentamente. Alegam os operários que fazem serviços avulsos, que fora ganham muito mais e que os salários da Mogiana são salários de fome.

Alguns operários que foram pegos em flagrante estão sendo punidos pela Diretoria da Estrada, dentro das Leis Trabalhistas, para que automaticamente rescindam os contratos de trabalho.

Aqui em Ribeirão Preto, por enquanto, não há registro idêntico ao que se está passando em Campinas. Porém, não tenhamos dúvida que, mais dias ou menos dias, farão o mesmo que seus colegas de Campinas e quem sabe o movimento tomará toda a Estrada. Aguardaremos o resultado dessa orientação estúpida, incoerente, porque SILVA PINTO quando aqui esteve a 24/2/48, quando o Dr. Santos Abreu pediu a ele para falar aos operários voltarem ao serviço, porque havia cessada a greve, Silva Pinto falou em “fome”. Ora, o operariado que vive exclusivamente do salário e perturba a produção, falta ao trabalho, etc., logicamente passará fome. Mas esta “fome” provocada pelos comunistas é uma incoerência, pois, forçam os mesmos operários a fazerem o que já relatei e depois tomam as dores dos estúpidos trabalhadores que não percebem a manobra, obedecem cegamente e não vão ao trabalho. Preferem passar fome do que trabalhar, provocando assim a baixa da produção e aumentando realmente a miséria. São planos sórdidos dos comunistas que afetam todas as classes, e, assim, também preparam os espíritos desprevenidos para a revolta do País. Esses são os planos que estão se desenvolvendo na Cia. Mogiana (DEOPS/SP, OS0784, p. 312-314).

Segundo o elaborador do relatório (não assinado), as diretrizes grevistas seriam “estúpidas” e “incoerentes”, especialmente ao trazerem como justificativa a mazela da fome. A partir de uma ótica análoga a de Santos

Abreu, o relatório atestava que as paralisações dos serviços seriam as causadoras da fome, e não o inverso (a fome como causadora das paralisações). Os “estúpidos operários” passavam por privações que teriam sido, por sua vez, provocadas pela ação dos comunistas, atravancando a produção e catalisando, com isso, o cenário de miséria.

Contraditoriamente, outro relatório (Nº 188, de 5 de abril de 1948), encaminhado ao Delegado Especializado de Ordem Social, mencionava haver em Ribeirão Preto:

a) Grande descontentamento popular, principalmente quanto ao custo ascendente da vida. Esse descontentamento vem sendo explorado por elementos comunistas e elementos da oposição, principalmente do PTB.

[...] c) Receio de demonstrações públicas semelhantes ao “quebra-quebra” já ali verificado há tempo atrás [sic]. Com efeito, além de comentários e zum-zuns de que “só quebrando endireita”, por duas vezes se tentaram passeatas de protesto contra “a fome e a miséria”, na expressão comunista, ou contra “o alto custo de vida”, na terminologia vulgar.

d) Notícias de que a Mogiana continua agitada e si não for conseguido aumento no dissídio coletivo, irá ela à greve novamente [...] (DEOPS/SP, OS0784, p. 340).

O supracitado “quebra-quebra” refere-se, provavelmente, a um conjunto de manifestações ocorridas em julho de 1945, período no qual a cidade de Ribeirão Preto sofria um grave problema no abastecimento de gêneros de primeira necessidade, o que levou frações da classe trabalhadora – instadas pelos sindicatos – às ruas, em protesto contra a penúria e a carestia. O episódio culminou com o saque da Casa Robim (propriedade do empresário Robim Antônio Calil e seus irmãos), um grande armazém que comercializava gêneros alimentícios (O POVO CANSADO, 1945).

Retornando ao cerne do artigo, os meses subsequentes aos primeiros embates grevistas foram cercados por expectativas e tensões. O Sindicato dos Ferroviários se apresentava, contudo, nitidamente distante das propostas elaboradas pela base; o encaminhamento das demandas era realizado por “comissões reivindicativas”, que “acabaram cedendo diante das posições

conciliatórias do órgão representante da categoria, da ação coercitiva do Ministério do Trabalho, das pressões e repressão policial e das sanções impostas pela própria Empresa” (CAPELINI, 1986, p. 135-136).

As indefinições por parte do Tribunal Regional do Trabalho sobre a questão do dissídio coletivo dos ferroviários arrastavam-se morosamente – mesmo com prazos fixados para resolução, conforme o Decreto Lei nº 9.070 – quando, em 7 de junho de 1948, os ferroviários decidiram retomar a greve.

Irrompida em Campinas, alastrou-se rapidamente até Ribeirão Preto, Casa Branca, Franca e Uberaba, e teve, aparentemente, orientações mais alinhadas às demandas da base, que lançou “um manifesto da ‘comissão de reivindicações’ em contraposição à linha conciliatória do Sindicato, já que, em fevereiro, este insistira no caráter ilegal da greve” (CAPELINI, 1986, p. 135-136). No manifesto, os ferroviários grevistas apontavam que o sindicato tinha sua “diretoria subjugada à política facciosa e exploradora da classe patronal, que faz dos sindicatos apêndices do Ministério do Trabalho, Federação das Indústrias e Departamento de Ordem Política e Social” (COSTA, 1993, p. 135)¹⁴.

Tão pronto, *A Tarde* condenou o movimento grevista, embora os operários se mantivessem em atitude pacífica. Nas palavras do periódico, “somos sempre contra movimentos tendentes a paralização de atividades e que causam danos à população”. Informava, ainda, que boletins haviam sido espalhados por toda a cidade, “conclamando os operários da Cia. Antártica Paulista à greve e de ataque ao vereador do PTB sr. José Delibo, presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Bebidas”; as autoridades policiais,

¹⁴ O manifesto dos trabalhadores foi publicado pelo jornal *Folha da Manhã* e possuía os seguintes termos: “Em 05/04, foi enviado à Superintendência um abaixo-assinado com 356 assinaturas, pedindo para suspender o desconto do imposto sindical baseado na sentença do juiz dos Feitos da Fazenda do Distrito Federal, que julgou esse desconto ‘insubsistente’ em face da Constituição, sendo que no momento mais de três juízes proferiram a mesma sentença, condenando esse desconto como inconstitucional [...]. Em vista disso essa comissão providenciou uma procuração legal ao dr. Edilson Silveira Swain, advogado em Jundiá, para requerer mandato de segurança a fim de defender a restituição em juízo superior [...]. Dadas as suas condições de controle ministerialista [o sindicato] tem sua diretoria subjugada à política facciosa e explorada da classe patronal, que faz dos sindicatos apêndices do Ministério do Trabalho, Federação das Indústrias e do Departamento de Ordem Política e Social”. In: *Folha da Manhã*, 08 de junho de 1948 apud COSTA, 1993, p. 135.

ante a ameaça de possíveis “sabotagens”, ocuparam o armazém, os depósitos e as oficinas da Companhia Mogiana (GREVE EM TODO, 1948).

Os ferroviários contavam com os próprios instrumentos de trabalho para a organização do movimento grevista: utilizavam o telégrafo e a malha ferroviária para a difusão de materiais panfletários. Driblando as constantes vigilâncias policiais, o material chegava aos seus destinos “escondido nas roupas do mensageiro e, quando a entrega não era possível, era deixado sobre algum compartimento do trem de forma que, quando o mesmo entrasse em movimento, o material se espalhava na estação” (GERALDO, 1991, p. 111).

Em 8 de junho de 1948, *A Tarde*, ainda em postura de condenação à paralisação da companhia ferroviária, concedeu espaços ao atacado vereador José Delibo, que falou ao jornal “sobre o movimento grevista e as infiltrações extremistas na classe operária”. Segundo o vereador, “a ação dos extremistas é a de lançar confusão. Repito: não interessa ao trabalhador a greve, neste momento difícil de São Paulo” (MORAES, 1948a, p. 1).

Na coluna assinada por Sebastião R. Moraes – alto funcionário da Empresa Força e Luz, além de colaborador da imprensa local)¹⁵ – a greve era, novamente, encarada pela óptica da ambiguidade, entre justiça e crime (embora o pêndulo convergisse para o caráter ilegal do movimento): os ferroviários teriam saído do “caminho reto sob a guarda poderosa da Lei, para forçar com uma greve, o que se ia decidir em breve no dissídio coletivo a ser julgado”; a paralisação, tal como foi declarada, teria sido “uma violência que está fora da lei” e feria “direitos e interesses do pobre povo, que, está sofrendo duramente todas as agruras da atual crise, e não tem para quem apelar, e que vae [sic] sofrer diretamente as consequências da greve da Mogiana” (MORAES, 1948a, p. 1).

Estratégia similar foi adotada pela própria Companhia Mogiana, também beneficiada pela abertura de espaços no periódico como canal de “comunicação” com os operários. Em 9 de junho de 1948, uma nota oficial

¹⁵ Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/090972/per090972_1937_24869.pdf. Acesso em: 19 fev. 2021.

assinada pelo presidente da empresa, Amadeu Gomes de Souza, expressava que a diretoria da Companhia havia sido surpreendida com a deflagração do movimento grevista de paralisação do tráfego, levado a cabo por operários das oficinas de Campinas e do depósito de Ribeirão Preto, e que a “resolução inopinada de uma parcela do pessoal, além de agravar a situação econômico-financeira da empresa, promove, certamente, incalculáveis prejuízos à economia do Estado e do público em geral” (SOUZA, 1948).

A referida nota oficial foi comentada em nova coluna assinada por Sebastião Moraes, na qual o jornalista sentenciava que havia um dissídio coletivo em tramitação junto à Justiça do Trabalho, mas que a Companhia nada tinha a ver com ele. Se a solução estava demorando, “culpa não tem a Estrada, e muito menos o público, os maiores prejudicados com a greve”. As tentativas de desqualificar (e criminalizar) o movimento enquanto “mera subversão comunista” também se fazia presente na coluna:

Pelos boletins subversivos espalhados em profusão, [...] vê-se claramente que há em todo esse levante um dedo interessado em promover desacordos e rixas. Há profissionais insuflando o movimento. O motivo declarado para justificar a greve é apenas um meio usado pelos *eternos provocadores de atritos entre patrões e empregados*, para alcançarem o fim colimado que é sempre a anarquia, o desmantelamento dos governos e a dificuldade de vida. Não há necessidade de se apontar o *lobo devorador de ovelhas*. O seu uivo longínquo o condena. Entretanto, lamentamos que haja quem ouve e crê nas insidiosas demonstrações de interesse destes “*fabricantes de greves*”, esses *criadores de pandemônio*, e se atire em aventuras perigosas que tanto prejuízo trazem ao povo, ao Estado e ao Brasil (SOUZA, 1948).

O jornal *A Tarde* afirmava, ainda, que a paralisação se encontrava em franco declínio, pois “não esperavam os elementos insufladores da greve que houvesse a reação que está se verificando. O operário ribeirão-pretano é trabalhador e ordeiro e não se deixa levar pela lúbia de aventureiros” (MORAES, 1948b, p. 1).

Os poderes constituídos, ao adotarem estratégias coercitivas cada vez mais ostensivas, começavam a fechar o cerco contra os grevistas. Em 10 de junho de 1948, a Companhia Mogiana emitiu um “edital de notificação”

endereçado aos operários grevistas, ameaçando-os (a nota subsequente foi reproduzida também nos dias 11 e 12 de junho):

O Doutor Pompílio Conceição, Juiz de Direito da Segunda Vara desta Comarca de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, na forma da lei, etc. FAZ SABER a todos quantos o presente edital virem, ou dele conhecimento tiverem, que por este Juízo e Cartório do 3º Ofício, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, por seus procuradores, requereu a notificação pessoal ou por editais públicos na imprensa local dos ferroviários dessa Companhia, constantes da relação que apresentou, devidamente rubricadas, para que cessem a parede em que ilegalmente se encontram e retomem o trabalho no prazo de 24 horas, contados do ato da notificação ou publicação dos editais, sob pena de ser lavrada a exoneração daqueles que contarem com menos de 10 anos de serviço, independente de qualquer procedimento judicial, bem como sujeitando-se aqueles que contarem com estabilidade à propositura de inquérito administrativo para a rescisão de seus contratos de trabalho, por falta grave, tudo de acordo com o art. 10º do Decreto Lei 9.070, tudo de conformidade com a petição despacho, distribuição, e relação apresentada que seguem transcritos: PETIÇÃO – Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito, 2ª Vara de Ribeirão Preto.

A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, por seus advogados e procuradores ao fim assinados (instrumento incluso docº nº 1), vêm expor e afinal requerer a V. Excia, o seguinte:

1-) Como é do conhecimento geral, irrompeu às primeiras horas do dia 7 do corrente um movimento grevista entre o pessoal das Oficinas e da Tração da Suplicante, nessa cidade, acarretando a paralização do trabalho das mesmas Oficinas e da circulação de trens da Suplicante;

2-) Os grevistas, segundo manifestações reiteradas, estão no firme propósito de se manter em inatividade e pretendem, ainda, coagir outros companheiros de trabalho a abandonar suas funções, desorganizando por completo, dessa forma, o exercício das atividades da Suplicante, com grave prejuízo para a coletividade, dado o caráter fundamental de seus serviços, segundo o considera o art. 3º do Decreto Lei nº 9.070, de 15/3/1946;

3-) Esse movimento assumiu uma feição de maior gravidade nas atuais circunstâncias por ter sido planejado e desfechado quando já havia sido instaurado um dissídio coletivo perante a Justiça Trabalhista, dissídio que ainda está em fase probatória, confiado a perito de designação daquela Justiça, o qual continua suas diligências judiciais dentro dos prazos [sic] processuais: a greve, como se verifica, constitui [sic] um desacato à situação legal desse dissídio e uma infração

dos dispositivos de lei que regem o assunto (CIA MOGIANA, 1948).

Englobando variadas funções – operadores, foguistas, pedreiros, marceneiros, auxiliares, limpadores, graxeiros etc. – foram “notificados” 171 operários grevistas, ameaçados de exoneração caso não voltassem ao trabalho dentro do prazo estabelecido.¹⁶

Compreende-se que a “lei”, para além de estar “profundamente imbricada na própria base das relações de produção, que teriam sido inoperantes sem ela [...], era um espaço não de consenso, mas de conflito” (THOMPSON, 1987, p. 352). O conflito (classista) desnuda a maior de todas as ficções legais: a de que “a lei se desenvolve, de caso em caso, pela sua lógica imparcial, coerente apenas com sua integridade própria, inabalável frente a considerações de conveniência” (THOMPSON, 1987, p. 338). Por um lado, pode-se concluir que a lei possui uma relação intrínseca com o poder de classe, mediando relações existentes para proveito dos dominantes; por outro lado, tais mediações dão-se através de formas legais, as quais, continuamente, podem impor restrições às ações dos dominantes – de modo a estarem “restringidos por suas próprias regras jurídicas contra o exercício da força direta e sem mediações [...], como também acreditavam o bastante nessas regras, e na retórica ideológica que as acompanhava” (THOMPSON, 1987, p. 356).

As leis, de tal modo, carregam consigo hiatos que não são simples descuidos ou cegueiras normativas, mas sim dispositivos expressamente previstos para que se tornem – sem o risco de esvaziarem-se, perdendo seus poderes “legítimos” junto aos dominados – instrumentos mediadores assaz

¹⁶ Curioso notarmos que a companhia ferroviária utilizou, como instrumento de pressão, o mesmo Decreto-Lei (nº 9.070) empregado pelos ferroviários para pleitear o dissídio coletivo. O referido Decreto-Lei, que dispunha sobre a suspensão ou abandono coletivo do trabalho, decretava em seu Artigo 1º que “os dissídios coletivos, oriundos das relações entre empregadores e empregados, serão obrigatoriamente submetidos à conciliação prévia, ou à decisão da Justiça do Trabalho”; contudo, em seu artigo 3º, instituiu impedimentos para as chamadas atividades fundamentais, tais como “serviços de água, energia, fontes de energia, iluminação, gás, esgotos, comunicações, transportes, carga e descarga; nos estabelecimentos de venda de utilidade ou gêneros essenciais à vida das populações; nos matadouros; na lavoura e na pecuária; nos colégios, escolas, bancos, farmácias, drogarias, hospitais e serviços funerários; nas indústrias básicas ou essenciais à defesa nacional”. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9070-15-marco-1946-416878-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 out. 2019.

“maleáveis” para a conformação dos interesses e projetos das classes hegemônicas.

Os grevistas, contudo, não tardaram a se manifestar. Já em 11 de junho de 1948, a reportagem de *A Tarde* buscou colher opiniões com os operários paralisados acerca do edital de notificação emitido pela Companhia Mogiana. Segundo o periódico, as opiniões teriam sido unânimes “pró-continuação da greve, declarando vários elementos grevistas que a demissão em massa não lhes faz diferença alguma, uma vez que o que estão recebendo não dá para manutenção de suas famílias e mais ganharão em outras ocupações fora da Mogiana” (PERSISTE, 1948, p. 1).

Em 14 de junho, a Companhia Mogiana divulgou um novo edital de notificação. Assinado pelo engenheiro Luiz Antônio de Mendonça Júnior, superintendente da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, o documento informava a exoneração de alguns funcionários grevistas, “como incursos na falta grave capitulada no artigo 10º, combinado com o artigo 3º, do Decreto n. 9070 de 15 de março de 1946, os ferroviários cujos nomes constem na relação inclusa e que contam com menos de 10 anos de serviço” (COMPANHIA, 1948). Em 16 de junho, foi publicado novo edital de notificação. Com características similares ao anterior, o documento expunha uma nova lista de demissões no quadro de funcionários da Companhia (COMPANHIA MOGIANA, 1948).

No mesmo dia, deu-se o episódio mais significativo da greve: uma tentativa de desmobilização do movimento por parte da polícia, que tentou fazer partir um trem da estação local e espalhou boatos de que a greve havia sido “furada”. No trem, que de fato partiu, estavam o maquinista Cândido Vieira, o delegado Bolívar Barbanti, investigadores e soldados:

Cerca de 13 horas, começaram a circular boatos de que estava havendo conflito na passagem de nível da rua Guatapará, onde os grevistas da Mogiana tinham atacado a composição que saíra da estação local rumo à Casa Branca. A reportagem de *A TARDE* poz-se em tempo e soube que, de fato, o trem partira, mas após andar cerca de 500 metros, já encontrara obstáculos, primeiros, por parte dos grevistas, com uma bandeira na mão, e logo a seguir, apareceram os

primeiros grupos, dispostos a impedir a passagem do trem. A Polícia tentou forçar a passagem, e disparou tiros para o ar. Uns mais exaltados, dentre os grevistas, foi [sic] às vias de fato e nessa ocasião interveio o dr. Bolivar Barbanti, que cercado por três ferroviários, disparou o revólver, para espanta-los, resultando ferimento leve em um dos atacantes. Daí por diante, verificou-se ser impossível a marcha do trem. Este, além de estar cercado por três ferroviários, disdia [sic] andar, pois as rodas giravam em falso e para impedir lamentáveis ocorrências, a autoridade policial determinou o retorno do trem à estação. Nessa ocasião, uma saraivada de pedras foi dirigida à composição, sem contudo atingir seus ocupantes, parecendo, porém, que uma pedra alcançou o maquinista Cândido Vieira. Não conseguimos saber ao certo, pois no momento em que estivemos na estação, nada podiam informar. Dois soldados ficaram feridos (COMPANHIA MOGIANA, 1948).

A composição da multidão era heterogênea, contando com os ferroviários, mulheres e crianças, os quais haviam utilizado pregos e sabão na linha para descarrilar a composição (COMPANHIA MOGIANA, 1948). Além disso, dois grevistas teriam empunhado a Bandeira Nacional, colocando-se na frente da máquina na tentativa de impedir que ela seguisse o seu destino.

Conforme relatos do jornal ribeirão-pretano *Diário da Manhã*, um dos ferroviários se envolveu na bandeira e atirou-se nos trilhos. O delegado Bolivar Barbanti e os investigadores “arrastaram o ferroviário envolto na Bandeira Brasileira. Diante da cena, [...] os demais grevistas tentaram arranca-lo das mãos da polícia. Disparando o seu revólver, o Delegado deu ordem aos policiais para que eles também fizessem uso de suas armas e o tiroteio começou” (ARRASTARAM O FERROVIÁRIO, 1948).

Angélio Pierini, então foguista da Companhia Mogiana, também relatou os momentos dramáticos do episódio:

[...] Aí, tô vendo um caminhão parado, um monte de soldado, e tô vendo a máquina, vinha vindo, chegou ali, começou a rodar em falso. Eles passaram, não sei se era óleo ou sabão, não sei o que foi que passaram lá. Um fala que é sabão, o outro fala que é óleo. Mas o maquinista era daqueles muito lerdo, muito ruim... o pessoal passando a mão em pedras tacando no maquinista. Aí, eu saí e dei a volta por trás da casa: - Eu quero ver o que é que tem lá na frente. Porque todo mundo corria lá por detrás da casa, e dali da rua eu não via,

né. Quando eu cheguei lá tava justamente esse rapaz com a bandeira na mão.

Ele [Laércio Teodoro de Oliveira] segurava a bandeira sozinho na mão e a polícia foi tomá a bandeira dele, quando eu entrei, eu virei assim prá saí na linha, o Barbanti veio com o revolver dando tiro pro alto e falou: - Volta, volta...

Olha, o Laércio tava lá com a bandeira na mão e eles vieram né pra tomá a bandeira dele, e eu ouvi quando ele falou assim: - Tanto companheiro e ninguém me acode.

E o Barbanti com os soldados cercando, eu quis virá, o Barbanti ia me cercá, o meu mal foi esse: eu dei um murro no Barbanti. A gente novo, costumado a fazer força, foi dá e derrubá, né.

Aí fui lá, tinha aqueles inspetor de polícia pelejando pra tomá a bandeira dele. A bandeira era pequena (um metro mais ou menos), ele enrolou na mão assim...

E o trem parado lá, o pessoal começou a tacá muita pedra no maquinista, ele largou a máquina e limpou (saiu correndo) (GERALDO, 1991, p. 113-114).

No dia 17 de junho, a polícia efetuou – desta vez, com maior sucesso – nova tentativa para desmobilizar a greve, fazendo partir um trem de Ribeirão Preto para a cidade de Casa Branca. Informava a reportagem de *A Tarde* que os grevistas haviam espalhado, novamente, sabão sobre os trilhos, mas o “recurso foi desfeito por meio da terra que os soldados atiraram sobre as linhas e a máquina pode [sic] seguir, sem qualquer incidente”. O repórter teria, ainda, avistado dentro da condução da locomotiva dois soldados, dois bombeiros e o delegado Bolivar Barbanti. Muitas das presentes testemunhas teriam comentado, contudo, que “o maquinista e os foguistas fardados não eram bombeiros de fato, mas, sim, ferroviários assim vestidos para despistar os grevistas” (PRAÇA, 1948).

No “frigir dos ovos”, com o movimento grevista sendo aos poucos desbaratado, *A Tarde* emitiu em seu editorial de 17 de junho as considerações acerca dos recentes eventos:

Está em vias de solução a greve dos ferroviários da Mogiana. Após diversos dias de apreensões, porque houve receio de que a parede se generalisasse [sic], entra-se em combinações, para dirimir a contenda que podia ter sido solucionada há mais tempo. Questão de boa vontade, tão somente. Mas o caso daquela estrada de ferro não é, em si, o motivo deste comentário, porém a significação de todo movimento de abandono dos serviços. O que acaba de suceder com a

importante jugular do nosso sistema de comunicações, pode também se registrar noutros setores. Depende da situação econômica e depende, ainda, da *tolerância que se vem demonstrando a respeito dos emissários da ideologia perturbadora do ritmo do nosso trabalho*. Com a luta política que aí se alastra, absorvendo as atenções gerais, não sobra tempo a que se cuide dos interesses sociais no tocante às condições dos trabalhadores de todas as categorias. Nem mesmo a regulamentação de uns tantos preceitos da Carta Magna tem merecido maior presteza dos legisladores, de sorte que o poder público fica desarmado em face das reivindicações das classes obreiras. *Resta, conseqüentemente, a desarmonia, o descontentamento e a rebeldia que constituem o caldo de cultura para os germes da infecção comunista*. Este quadro expressa o sentido exato do que se passa entre nós, quanto às aspirações trabalhistas [...] Também a condescendência com que, de certa forma, se encara a *disseminação de credos subversivos, concorre a enfermar os meios trabalhistas*. O terreno é, assim, franqueado a *doutrinadores*, a fim de empolgar a consciência e a atenção do proletariado. Para isto, nada mais eficiente do que as dificuldades no sustento da vida, dificuldades geradoras de toda espécie de exaltações, caminho aberto às pretensões [sic] e aos manejos dos *emissários daquela ideologia que não dá sossego ao mundo civilizado* (CAUSAS, 1948, p. 1).

Novamente, os dissabores sofridos pelos ferroviários foram vilipendiados pelo jornal, que preferiu ressaltar os malefícios do “perigo comunista”, considerado o verdadeiro responsável por “infectar” a classe trabalhadora e obstruir o ritmo de trabalho “normal” da sociedade. Podemos compreender, pois, o caráter ideológico da imprensa (constituição de um corpo de ideias, valores e símbolos), o qual adquire viabilidade e capacidade de legitimação quando consegue se aproximar do “cidadão comum” mediante uma linguagem simplificada que, por vezes, “assume o caráter de vulgarização – isto é, a extrema simplificação, normalmente dicotômica, tendo em vista a divulgação, portanto sem mediações, de temas e problemas quase sempre altamente complexos” (FONSECA, 2005, p. 43). Esse processo de “mistificação” torna-se possível pela “combinação, muitas vezes propositada, entre o ‘fato’ e a versão, o real e o imaginário, o acontecimento e a ficção, em prejuízo de algo e/ou alguém (indivíduo ou coletivo)” (FONSECA, 2014, p. 18).

A pressão sobre os trabalhadores era muito grande, com parte da imprensa, forças policiais e diretores da companhia ferroviária empregando todos os recursos possíveis para abafar o movimento reivindicatório. Como saldo até então, mais de 150 trabalhadores haviam sido demitidos, a gráfica utilizada pelos grevistas para confeccionar panfletos fora invadida e a Delegacia de Ordem Política e Social de Campinas “pediu a prisão preventiva dos líderes do movimento, sob a acusação de instigarem a deflagração e continuidade do movimento e por interromperem serviço de interesse coletivo” (SILVA, 2019, p. 6).

Durante a sessão da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, ocorrida na noite do dia 17 de junho, uma comissão composta pelos ferroviários grevistas ainda tentou apelar pela intercessão dos vereadores.

Declararam os trabalhadores que “não havia cor política no movimento, mas apenas uma justa reivindicação”; disseram que a greve interessava muito mais à diretoria do que aos próprios ferroviários, posto que, segundo os funcionários, “a sabotagem partira da direção técnica que não deixava fazer consertos nas máquinas, mas multava os maquinistas quando as locomotivas paravam”; solicitaram, também, “a soltura dos grevistas presos durante a manhã de anteontem, especialmente o expedicionário da FEB, Laércio de Oliveira, declarando ainda que os grevistas estavam sendo coagidos, sob violência policial, ao retorno ao serviço” e declararam que “os ordenados da Mogiana são os menores, em todo o país, no tocante às ferrovias, verdadeiro salário de fome” (CÂMARA MUNICIPAL, 17 de junho de 1948). Os ferroviários não lograram êxito.

Na manhã do dia 18 de junho de 1948, estava normalizado o tráfego da ferrovia Mogiana. Partiram trens de passageiros para Campinas, Uberaba, Franca, Pontal e Guatapar, assim como os trens de carga para variados destinos.

Considerações Finais

Quem “ganhou” com a greve da Mogiana? Tal foi a indagação norteadora da coluna assinada por Sebastião Moraes, em 22 de junho de 1948.

Para o jornalista, “a Companhia não foi, porque seu prejuízo nestes dias de paralisação do tráfego, foi enormíssimo. Os grevistas também nada ganharam. O Estado perdeu e perdeu muito. Com ele também perdeu a Nação”. O maior prejudicado e sacrificado teria sido, novamente, o “povo”, “vítima inocente que nada tinha a ver com a questão entre patrões e empregados. Então quem ganhou? Ninguém. Todos perderam e perderam muito” (MORAES, 1948c). Todavia, entre os supostos “perdedores”, um merece destaque especial: a Companhia Mogiana.

A diretoria da ferrovia vinha insistindo, desde 1947, pela encampação da empresa, tendo apresentado, inclusive, um ofício à Assembleia Legislativa do Estado em 9 de fevereiro de 1947, expondo “as dificuldades administrativas que vinha enfrentando. Em 1951 o pedido foi ratificado para o então governador Lucas Nogueira Garcez, sendo atendido no ano seguinte” (GERALDO, 1991, p. 113). Em 1952, a Companhia passou a ser controlada efetivamente pelo Governo do Estado de São Paulo. O então jornalista Luciano Lepera, publicou (um ou dois anos após a greve, quando estava ligado ao jornal *A Cidade*) reportagem na qual acusava a diretoria de práticas espúrias:

Eu publiquei um artigo assinado dizendo que a greve da Mogiana, naquela época, era de interesse da diretoria da Companhia. Ela queria ser encampada pelo Estado, como acabou sendo, e por que? Depois da greve, eu fiz amizade com vários grevistas, aqueles afastados, punidos e, participei do movimento para que eles pudessem ser readmitidos, e aí, ouvi dizer então, maquinistas e foguistas, eu ouvi dizer naquela época que recebiam ordem da direção para colocar na caldeira metade da lenha. Por exemplo: um trem daqui de Ribeirão Preto a Uberaba; o foguista sabe e o maquinista quanto vai, metros de lenha para chegar até lá. Recebiam ordem pra por metade e o trem parava na metade do caminho. Era trem atrasado todo dia, as reclamações inclusive da imprensa contra a Mogiana, e tudo isso levava o Estado a ter que encampar a Mogiana. Tudo isso eu falei num artigo para o jornal *A Cidade*. Nesse artigo, 49 ou 50, não me lembro bem, então eu dizia isso, eu culpava a direção da Mogiana, dizia que a direção não cuidava mais da empresa, ela tinha fazenda, ela plantava eucalipto pra depois

vender lenha para a própria Mogiana, e o Estado acabou encampando. A direção da Mogiana obrigou o Estado a encampar. O Estado ficou com a ferrovia toda arrebentada, os trens todos arrebentados e o operariado faminto. A diretoria continuou plantando eucalipto, tinha mais interesse em plantar eucalipto e vender para a própria Mogiana (GERALDO, 1991, p. 117).

De fato, em meados da década de 1940, os empresários responsáveis pela Cia. Mogiana, enquanto buscavam a encampação da empresa, também fortaleciam atividades ligadas à agricultura de eucaliptos. Segundo exemplar da revista *La Vie du Rail*, publicada em 13 de dezembro de 1953, “por conta do carvão escasso e de baixa qualidade no Brasil (muito enxofre), a Mogiana formou plantações de eucalipto para abastecer de combustível suas máquinas a vapor” (D’AMBRÓSIO, 2019, p. 17).

Os outros perdedores – funcionários da Companhia presos ou afastados de suas funções – tornaram-se alvos de um processo que se arrastou por mais de cinco anos... Em 10 de dezembro de 1948, o jornal comunista ribeirão-pretano *O marmiteiro: a voz das fábricas em defesa dos trabalhadores* ainda repercutia as prisões dos trabalhadores ferroviários Laércio de Oliveira e Angério Pierini, mantidos sob cárcere seis meses após a deflagração da greve. O impresso conclamava os ferroviários a manterem-se firmes e auxiliarem, mesmo que extrajudicialmente, os colegas presos:

LIBERTEMOS OS FERROVIÁRIOS ENCARCERADOS POR LUTAREM POR AUMENTO DE SALÁRIOS.

Há seis meses se encontram presos arbitrariamente os ferroviários da Companhia Mogiana, Laércio Teodoro de Oliveira e Angério Pierini, pelo único “crime” de lutarem por mais um pedaço de pão para seus filhos. Todos estão lembrados da heroica luta dos ferroviários da Mogiana, para permanecerem em greve por 43 [sic] dias para conquistarem um aumento em seus miseráveis salários. A polícia, os traidores, os inimigos dos operários, os patrões e esse governo infame de Dutra se mobilizaram contra os ferroviários. A luta não terminou e naturalmente chegará o dia da vitória dos ferroviários.

Nesse momento devemos concentrar nosso esforço para arrancarmos aqueles 2 companheiros das garras da reação. Foi requerido habeas-corpus, que foi negado pelo Juiz, que junto com o Promotor, estão mancomunados com o advogado da Cia. Mogiana. [...] Mas a libertação dos dois

ferroviários depende única e exclusivamente da própria força organizada dos trabalhadores, em luta por suas reivindicações. Grande responsabilidade cabe neste momento aos ferroviários da Mogiana, que tudo devem fazer para libertar os seus companheiros. Não é justo nem admissível que permaneçamos de braços cruzados quando sabemos que no cárcere existem 2 ferroviários penando porque lutaram pelos nossos direitos. Não tenhamos ilusão nessa Justiça e muito menos em advogados e lutemos com as nossas próprias forças para fazer valer os nossos direitos (DEOPS/SP, OS0784, p. 470).

O saldo das greves não foi benfazejo para os ferroviários da Companhia Mogiana, visto que “seus 8 mil empregados e operários, constituindo uma população dependente de cerca de 32 mil pessoas, tinham uma remuneração média inferior a mil cruzeiros mensais até os últimos meses de 1950” (SILVA, 2019, p. 3). Tal percepção foi confirmada em depoimento pelo ex-ferroviário Paulo Francisco, segundo o qual “em 1948, perdemos a greve, e, ao perdê-la, passamos por muitas dificuldades, muitos dissabores. Companheiros morreram, outros foram trabalhar nos mais diversos serviços” (ALESP, 2009).

Com os saldos do movimento grevista, podemos asseverar, em conformidade com a denominada “Criminologia Radical” (PACHUKANIS, 1988; LYRA FILHO, 1972)¹⁷, que as contradições históricas das relações classistas fundamentam objetivamente as contradições ideológicas, jurídicas e políticas das próprias formações sociais, sendo que “a posição de classe da burguesia é a base objetiva do conceito burguês de crime” (SCHWENDINGERS, 1977, p. 10-11 apud SANTOS, 2008, p. 35), por mediação de uma equação atribuída à criminologia tradicional, segundo a qual da *definição legal de crime* decorreria o *dano social*, ou seja, da criminalização

¹⁷ Trata-se de uma categoria marxista de análise crítica do capitalismo através das formas jurídicas burguesas (com ênfase no direito penal) assumidas na sociedade de classes. Tal categoria é atribuída aos estudos, dentre outros intelectuais, do jurista Evguiéni Bronislávovitch Pachukanis (1891-1937), especialmente na obra “Teoria Geral do Direito e Marxismo”, publicada em 1924. Pautando-se na análise de *O Capital* de Marx, a “criminologia radical” em Pachukanis concebe o direito (e a criminalização e punitividade inerentes a ele) como correlato jurídico da formação mercantil (portanto, fetichista e alienada) da sociedade capitalista – exemplificado na prática burguesa de acusar os trabalhadores de serem os “responsáveis” pela greve ou outra situação de instabilidade (“agitadores”, “baderneiros”, “desordeiros”), sustentando-se num aparato jurídico (também burguês) que legitima a desqualificação do sentido das lutas e a punição aos “culpados”.

de condutas socialmente não-danosas (dissidências políticas, greves, etc.) e da não criminalização de condutas socialmente danosas (exploração, imperialismo, etc.) (LYRA FILHO, 1972). A justiça burguesa, responsável pelas prisões dos ferroviários paredistas – e apoiada pela imprensa local, a qual atenuava/mitigava as explorações e as agruras sofridas pelos trabalhadores –, criminalizava o movimento grevista, atribuindo-lhe características de violência e desrespeito ao povo, o eterno “grande prejudicado”.

Em 29 de janeiro de 1949, foram concluídos pelo juiz da 1ª Vara de Ribeirão Preto os julgamentos de diversos ferroviários, acusados de atos de violência ou de sabotagem; embora boa parte dos denunciados tenha sido absolvida, acabaram por ser condenados os operários “Laércio Teodoro da Silva, Anibal Silva, Angério Pierini, Aurélio Teixeira, José Severo Pinto, Antônio Capeto e Antônio Canova, variando a pena de 7 a 8 meses e cinco dias de prisão à multa de dois mil cruzeiros a cada um dos condenados” (FOLHA DA MANHÃ, 29 de janeiro de 1949 apud DEOPS/SP OS0784, p. 410). Lembremo-nos, novamente, que, no período analisado, o PCB encontrava-se na clandestinidade, o que acabou por catalisar a culpabilidade atribuída aos grevistas acusados de “subversão”.

Quanto aos ferroviários afastados de suas funções por causa do movimento grevista, observamos que em fevereiro de 1954, uma decisão judicial autorizou a Companhia Mogiana a “dispensar os ‘antigos’ funcionários. Os documentos desses trabalhadores tinham sido apreendidos pela empresa desde o início da greve. Durante todo esse tempo eles não puderam assumir outro emprego com registro” (GERALDO, 1991, p. 114).

Assim, encerrava-se um importante ciclo de lutas da classe trabalhadora ribeirãopretana. Mesmo com seus ofícios e tradições sob ataque, suas insurreições malfadadas e seus companheiros encarcerados, os ferroviários interioranos lutaram corajosamente com suas próprias armas e ideias; suas histórias, aparentemente fossilizadas em um não tão longínquo passado, retornam a um válido debate. Válido, reiteramos, pois tais trabalhadores – parafraseando Thompson – “viveram nesses tempos de aguda perturbação

social, e nós não. Suas aspirações eram válidas nos termos de sua própria experiência” (THOMPSON, 2017, p.14).

A greve da Companhia Mogiana foi, portanto, um momento significativo do processo de lutas desenvolvidas pelos trabalhadores de Ribeirão Preto, segundo suas condições materiais de existência e sociabilidade, as quais, em última instância, determinavam as configurações das lutas transcorridas, em consonância com os seus valores e costumes, desenvolvidos ao longo do processo de compartilhamento das experiências da classe trabalhadora cidadina.

Referências bibliográficas e fontes

- A SITUAÇÃO da greve da Mogiana nesta cidade. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 27 de fev. de 1948, p. 1.
- ABREU, Antônio Santos de. Greve na Mogiana: nota da Delegacia de Ordem Social ao operário ribeirão-pretano e principalmente ao da ferrovia da Mogiana”. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 27 de fev. de 1948a.
- _____. O direito do trabalhador. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 28 de fev. de 1948b.
- ALESP. 39ª Sessão Solene em homenagem aos “50 anos da UFAM – União dos Ferroviários Aposentados da Mogiana. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/ementario/anexos/039aSS090810.htm>. Acesso em: 16 fev. 2021.
- APELO ao operariado. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 10 de mar. de 1948.
- ARRASTARAM O FERROVIÁRIO. *Diário da Manhã*, Ribeirão Preto, 28 de fev. de 1948.
- BATALHA, Cláudio. Os desafios atuais da história do trabalho. In: *Anos 90*. Porto Alegre, PPGH/UFRGS, v. 13, n. 23/24, jan./dez. 2006, p. 87-104.
- CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. *Memória: as legislaturas municipais de 1874 a 2004*. Ribeirão Preto: COC, 2002.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imprensa e História do Brasil*. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.
- CAPELINI, Helena. *Ferrovia no país do automóvel: trilhos da resistência (1948-1980)*. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), Araraquara/SP, 1986.
- CASTRO, Hebe. História social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (org.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 45-60.
- CAUSAS de greves. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 17 de jun. de 1948, p.1.
- CHALHOUB, Sidney & SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. In: *Cadernos AEL*. Campinas: Arquivo Edgard Leuenroth, v. 14, n. 26, 2009, p. 10-45.

- CIA MOGIANA de E. de Ferro: edital de notificação. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 10 de jun. de 1948.
- COMPANHIA Mogiana de Estradas de Ferro: edital de notificação. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 14 de jun. de 1948.
- COMPANHIA MOGIANA de Estradas de Ferro: edital de notificação. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 16 de jun. de 1948.
- COSTA, Hélio da. *Em busca da memória: organização no local de trabalho, partido e sindicato em São Paulo (1943-1953)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas/SP, 1993.
- D'AMBRÓSIO, Maria Cássia Magalhães. *O(s) uso(s) de documentos de arquivos na sala de aula*. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/assets/difusao/pdfs/FERROVIAS_Maria_Cassia.pdf. Acesso em: 28 out. 2019.
- DEOPS – Departamento de Ordem Política e Social (São Paulo), Pasta OS0784, Dossiês Delegacias do Interior (Ribeirão Preto – Pasta 1). Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/deops/prontuarios/>. Acesso em: 20 mar. 2020.
- FONSECA, Francisco. *O consenso forjado: a grande imprensa e a formação da agenda ultraliberal no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec, 2005.
- _____. *Mídia e democracia: uma análise conceitual e histórica da atuação dos meios de comunicação*. In: SILVA, Carla Luciana; RAUTENBERG, Edina (orgs.). *História e imprensa: estudos de hegemonia*. Porto Alegre: FCM Editora, 2014.
- FRANÇA, Jorge Luís. *Mulheres, Imprensa e Sociedade em Ribeirão Preto (1930-1940)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Uberlândia/MG, 2013.
- GERALDO, Sebastião. *Comunicação oral: o resgate da memória proletária em Ribeirão Preto*. Dissertação (Mestrado em Comunicação), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 1991.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- GREVE EM TODO o trajeto da Mogiana”. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 07 de jun. de 1948.
- GREVE na Mogiana. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 25 de fev. de 1948, p. 1.
- GRINBERG, Keila. A história nos porões dos arquivos judiciais. In: PINSKY, Carla Bassanezi; DE LUCA, Tânia Regina. *O historiador e suas fontes*. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2013.
- HOBSBAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. 3ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- IMPEDIRAM a partida do comboio. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 16 de jun. de 1948.

- JULGAMENTO do dissídio coletivo da Cia. Mogiana. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 9 de jun. de 1948.
- LYRA FILHO, Roberto. *Criminologia dialética*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972.
- LÖWY, Michael. “A contrapelo”. A concepção dialética da cultura nas teses de Walter Benjamin (1940). *Lutas sociais*, n. 25-26, São Paulo, 2º sem. de 2010 e 1º sem. de 2011.
- MARCONDES, Renato Leite; GARAVAZO, Juliana. Comércio e Indústria em Ribeirão Preto de 1890 a 1962. In: *Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: um espelho de 100 anos*. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p.211-222, 2004.
- MARIANI, Bethânia. *O PCB e a imprensa: os comunistas no imaginário dos jornais (1922- 1989)*. Rio de Janeiro: Revan; Campinas/SP: UNICAMP, 1998.
- MORAES, Sebastião R. A Mogiana em greve. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 08 de jun. de 1948a, p. 1.
- _____. A greve. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 09 de jun. de 1948b, p. 1.
- _____. Quem ganhou?. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 22 de jun. de 1948c.
- MOTTA, Rodrigo Patto Sá Motta. *Em guarda contra o “Perigo Vermelho”: o anticomunismo no Brasil (1917-1964)*. São Paulo: Perspectiva; FAPESP, 2002.
- MOVIMENTO grevista na Companhia Mogiana. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 24 de fev. de 1948, p. 1.
- NEGRO, Antônio Luigi. Um PCB é pouco, dois é bom, três é demais. A participação operária na política do pós-guerra. *História*, São Paulo, n. 21, p. 251-282, 2002.
- _____. & FONTES, Paulo. Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia. O acervo do DEOPS paulista e o movimento sindical. In: AQUINO, Maria Aparecida et al. (orgs.) *No coração das trevas: o DEOPS/SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- O POVO CANSADO. *Diário da Manhã*, Ribeirão Preto, 13 de jun. de 1945.
- PACHUKANIS, Evguiéni B. *Teoria geral do direito e marxismo*. São Paulo: Acadêmica, 1988.
- PERSISTE a greve na Mogiana. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 11 de jun. de 1948, p. 1.
- PRAÇA de guerra na rua Guatapará. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 17 de jun. de 1948.
- RODEGHERO, Carla Simone. *Capítulos da Guerra Fria: o anticomunismo brasileiro sob o olhar norte-americano (1945-1964)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- SANTOS, Antônio Cesar de Almeida. Fontes orais: testemunhos, trajetórias de vida e história. *Revista Via Atlântica*, vol. 4, 2000.
- SANTOS, Jonas Rafael dos. *As transformações da riqueza dos cafeicultores em Ribeirão Preto entre 1920 e 1951*. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_jonas_rafael_santos_as-transformacoes-da-riqueza-dos-cafeicultores-em-ribeirao-preto-entre-1920-e-1951.pdf. Acesso em: 16 fev. 2021.

- SANTOS, Juarez Cirino. *A criminologia radical*. 3ª ed. Curitiba: ICPC; Lumen Juris, 2008.
- SILVA, Carla Luciana. *Onda vermelha: imaginários anticomunistas brasileiros (1930-1934)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.
- SILVA, Stanley Plácido da Rosa. *As greves ferroviárias de 1948 à luz dos periódicos paulistas*. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/memoria_imprensa/pdf/as_greves_ferrovias_de_1948_a_luz_dos_periodicos_paulistas.pdf. Acesso em: 03 jun. 2019.
- SOUZA, Amadeu Gomes de. A greve na Mogiana: nota oficial. *A Tarde*, Ribeirão Preto, 09 de jun. de 1948.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A miséria da teoria (ou um planetário de erros)*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- _____. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- _____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. 2ª ed. Campinas/SP: Editora da Unicamp, 2012.
- _____. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. 8ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2017.
- TRABALHADORES DE CAMPINAS. *Diário da Manhã*, Ribeirão Preto, 17 de jun. de 1948.
- VARUSSA, Rinaldo José. *Trabalho e legislação: experiências de trabalhadores na Justiça do Trabalho (Jundiaí – SP, décadas de 40 a 60)*. Tese (Doutorado em História), Pontifícia Universidade Católica (PUC), São Paulo, 2002.
- ZAMBELLO, Marco Henrique. A história do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961). In: ARAÚJO, Sílvia, BRIDI, Maria A. e FERAZ, Marcos (orgs.). *O sindicalismo equilibrista: entre o continuísmo e as novas práticas*. Curitiba: UFPR/SCHLA, 2006.
- ZAMBONI, Débora Prado. *A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia Mogiana em Ribeirão Preto*. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana), Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), São Carlos/SP, 2012.
- WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade – na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras: 2011.

Recebido em: 22 de fevereiro de 2020

Aceito em: 08 de fevereiro de 2021