

AS GREVES FERROVIÁRIAS DE 1948 À LUZ DOS PERIÓDICOS PAULISTAS

Stanley Plácido da Rosa 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.

As greves de 1948 não ocorreram de forma repentina e devem ser encaradas como a continuidade de um processo de luta que teve início bem antes. Entre as greves predecessoras que ecoaram pelo estado temos, apenas a título de exemplo, a de 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 funcionários¹.

Tal era a repercussão das greves dentro do estado que, posteriormente à criação da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, o Departamento Estadual de Ordem Política e Social de São Paulo expressava a sua preocupação com a crescente organização dos ferroviários, como podemos observar abaixo:

A organização dos ferroviários é de preocupar a atenção das autoridades do Estado e do Brasil, pois que representa sério perigo à estabilidade da situação em que vivemos e uma ameaça constante aos que tem dever de zelar pela segurança da ordem pública.²

* Mestre em História Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ/FFP. Executivo Público do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

¹ ZAMBELLO, Marco Henrique. *História do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)*. Disponível em: http://sindpaulista.org.br/arquivos/historia_sindicalismo_ferroviano_por_marco_henrique_zambello.pdf. Acesso em: 26 out. 2011. p. 1-7.

² SÃO PAULO (Estado). Departamento de Ordem Política e Social do Estado de São Paulo. Dossiê 2432, v. 2, São Paulo, 9 de outubro de 1933. In: ZAMBELLO, *op. cit.*, p. 11.

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.³ 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.

A greve de fevereiro

Em parte reflexo do fim da “era ferroviária”, as greves de 1948 deflagradas pelos ferroviários da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro tiveram considerável repercussão na mídia, ainda mais pelo fato de ocorrerem logo após a cassação do registro do Partido Comunista Brasileiro (PCB)⁴, em 1947. Assim, na primeira greve, ocorrida em fevereiro de 1948, sob o título “Greves e Comunismo”, *A Gazeta* publica um longo editorial acusando a infiltração comunista nas fileiras dos trabalhadores grevistas. Não obstante, o editorial não se limitou à constatação pura e simples do fato e, de forma inflamada, exigiu das autoridades uma providência contra o fato⁵:

A praga vermelha se alastra, em nosso país. Quem supõe terem os bolcheviques se encolhido na indiferença, errou. Agitam as forças proletárias. Provocam dissensões. [...] Há dois ou três dias, as greves voltaram a absorver as atenções dos poderes constituídos. [...] Com isto, concorrem a agravar a economia, e as classes desfavorecidas se encontram á mercê de padrão de subsistência intolerável. [...] O plano dos comunistas é diabólico. Se as autoridades se descuidarem de contrapor, à conjura subversiva, o pulso da energia sem condescendência, os stalinistas poderão atingir suas finalidades.

Duas estradas de ferro já se acham sob a “parede” de seus trabalhadores: a Leopoldina, no Estado do Rio de Janeiro, e a Mogiana, em nosso estado. Segundo esclarecem informações de procedência digna de fé, está comprovada a infiltração bolchevista na paralização dos serviços ferroviários. É preciso, portanto, que os responsáveis pela ordem publica apanhem os insufladores do movimento grevista que é de desastrosas repercussões na economia nacional.⁶

³ NUNES, Ivanil. *As Ferrovias em São Paulo*. Curitiba: APFME, 2010. Disponível em: <http://www.4shared.com/document/45zukyW8/Nunes_Ivanil_-_Histria_das_Fer.html>. Acesso em: 30 jun. 2011.

⁴ Sobre o processo de cassação do PCB bem como para uma compreensão da trajetória do partido e sua relação com os sindicatos, cf. SANTANNA, Marco Aurélio. *Homens partidos: comunistas e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: UNIRIO, 2001.

⁵ Segundo Fausto, uma das características do governo Dutra foi o seu anticomunismo: em parte devido a concepções ideológicas conservadoras e, também, reflexo do crescimento eleitoral desse partido e do alinhamento brasileiro em relação à Guerra Fria, o PCB teve seu registro cassado em maio de 1947 e, em janeiro de 1948, os mandatos de seus parlamentares também foram cassados. Cf. FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. p. 221-222.

⁶ GREVES e comunismo. *A Gazeta*, São Paulo, p. 1, 25 fev. 1948. Acervo APESP. As matérias citadas neste artigo, bem como outros documentos e reportagens citados sobre a temática das

A opção do jornal *A Gazeta* em relacionar as greves ferroviárias ao comunismo não pode ser considerada de todo descabida, haja vista que houve participação ativa de trabalhadores comunistas no movimento⁷. Contudo, atribuir às greves um caráter unicamente ideológico é desconsiderar as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores da Mogiana que, a partir da leitura de ofício enviado ao governador pela própria empresa, anos depois, confirma que o salário de seus trabalhadores estava defasado:

Dentre as grandes estradas de ferro que constituem o sistema ferroviário paulista, é a Mogiana, infelizmente, a que apresenta o nível mais baixo de salários. 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 1950.⁸

Ao focar todo seu discurso na crítica ao comunismo, o jornal optou por ignorar as condições de trabalho dos ferroviários da Mogiana⁹. Contudo, *A Gazeta* não foi o único jornal a dar voz ao discurso de que as greves eram obras de comunistas. Repetindo a lógica adotada por esse periódico, o *Jornal de Notícias*, em tom mais ameno, é verdade, deu voz ao delegado do DEOPS/SP, onde o policial dá a sua versão sobre o porquê das greves, bem como sobre o seu andamento:

Em todos os sentidos é notória a influência de forças comunistas na decisão a que chegam os “paredistas”. Tanto assim que já havia sido suscitado pelo presidente do Sindicato da classe o dissídio coletivo, cuja primeira audiência

ferrovias, estão todas disponíveis no link “Seleção de Fontes” da exposição virtual “Ferrovias Paulistas”: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao_ferrovias/selecao.php.

⁷ ZAMBELLO, Marco Henrique. *História do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)*. Disponível em:

<http://sindpaulista.org.br/arquivos/historia_sindicalismo_ferrovionario_por_marco_henrique_zambello.pdf>. Acesso em: 26 out. 2011. p. 15. Segundo o autor, é correto afirmar que a Mogiana, assim como os trabalhadores, enfrentavam uma crise financeira. Contudo, a questão das condições de vida e do baixo salário recebido estavam levando os ferroviários ao seu limite, o que teria tido um peso muito mais significativo para o início da greve do que a atuação política do PCB.

⁸ COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO. *Ofício ao Governador eleito do Estado de São Paulo*. São Paulo, 23 jan. 1951. Acervo APESP. Fundo SETRANS [Fepasa]. CO9458. P34599. De dezembro de 1943 até dezembro de 1951, o salário mínimo teve o valor de 380,00 réis, o que fazia com que um trabalhador da Mogiana ganhasse algo em torno de 2,5 salários mínimos. Cf. JUSTIÇA FEDERAL DO PARANÁ. *Série histórica do salário mínimo – valor*. Disponível em: <<http://www5.jfpr.jus.br/ncont/salariomin.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2012. Reconhecendo a complexidade de comparar valores de épocas tão distintas, consideramos válido ressaltar um estudo do Dieese, o qual indica que o poder de compra atualizado de um trabalhador que ganhava um salário mínimo em 1948 era de R\$506,17, o que faria com que esses trabalhadores não ganhassem mais de R\$1250,00 em valores de hoje. Cf. OLIVEIRA, Mariana. Veja evolução do salário mínimo desde sua criação, há 70 anos. *G1. Economia*. 26 fev. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2011/02/veja-evolucao-do-salario-minimo-desde-sua-criacao-ha-70-anos.html>>. Acesso em: 23 fev. 2012.

⁹ Nesse sentido, temos ciência do “mito da objetividade” jornalística e entendemos que o jornal não é neutro nem objetivo em suas reportagens, haja vista que as condicionantes do jornalista são impostas à notícia, resultando sempre em uma mediação entre o fato e o leitor. Cf. FARIA, Maria Alice. *Como Usar o Jornal na Sala de Aula*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1999. p. 12-15.

deveria realizar-se hoje. Mas, persistindo a paralisação dos serviços, por força da própria lei, o dissídio suscitado não poderá ter provimento. Nessas condições, o movimento deflagrado, creio, terá prossecução por mais dias e mais é de lamentar-se que justo no momento em que tudo caminhava para uma solução satisfatória é que surgem os agitadores e conseguem arrastar os ferroviários em manobras amoldadas aos seus interesses.¹⁰

Uma comissão de greve foi eleita entre os grevistas e, ao atenderem a uma convocação para irem ao escritório da Cia. Mogiana, foram presos pelo mesmo delegado Louzada da Rocha. Somente momentos mais tarde, diante da pressão dos trabalhadores, é que, “numa demonstração de maior vontade para com os trabalhadores”, os grevistas presos foram soltos¹¹, situação que descreve bem qual era o tratamento dado aos grevistas durante o governo do general Eurico Gaspar Dutra.

Os ferroviários, procurando amparo na justiça, propuseram o início do dissídio na Justiça do Trabalho. “Voltem ao trabalho se quiserem parlamentar”¹², foi a resposta recebida pelos grevistas que, a despeito da greve iniciada, não viam em seu horizonte o atendimento de suas demandas¹³.

A possibilidade de uma greve em solidariedade à Mogiana por parte da Cia. Paulista chegou a ser cogitada, porém tal fato não aconteceu, possivelmente devido aos resultados da greve ocorrida um ano antes, na qual o *modus operandi* da repressão policial se repetiu: prisões de grevistas e acusações de ter sido um movimento orquestrado por comunistas alheios ao movimento ferroviário.¹⁴

Na noite do dia 28 de fevereiro os trens voltaram a circular, decretando, dessa forma, o fim do movimento por parte dos ferroviários. Sobre o assunto, o *Jornal de Notícias* noticiou que os trabalhadores estavam confiantes em uma solução positiva, via Justiça do Trabalho.

Nesse sentido, após trabalhadores serem presos, o dissídio ter sido recusado pela Justiça enquanto a greve estivesse vigente, a decretação da intervenção do sindicato determinada pelo Ministério do Trabalho¹⁵ e uma cobertura desfavorável por parte da

¹⁰ PERSISTE o movimento grevista em varias secções da Mogiana. *Jornal de Notícias*. São Paulo, p. 5, 26 fev. 1948.

¹¹ A GREVE dos ferroviários da Cia. Mogiana. *A Gazeta*, São Paulo. p. 16, 26 fev. 1948. Acervo APESP.

¹² A SECRETARIA do Trabalho não tomará conhecimento do dissídio coletivo solicitado pelos ferroviários da Cia. Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 27 fev. 1948. Acervo APESP.

¹³ A pauta dos grevistas era composta por cinco itens: um aumento de 500,00 cruzeiros para todos os funcionários; pagamento em dobro para o trabalho aos domingos e feriados; refeitórios e ambulatórios, iguais aos de Campinas, nos demais centros ferroviários; reestruturação do quadro de pessoal e passes livres para viagens em qualquer horário. Cf. REINVIDICANDO aumento de salários, entraram ontem em greve os trabalhadores da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

¹⁴ NÃO pensam em ir à greve os empregados da Paulista. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 27 fev. 1948. Acervo APESP.

¹⁵ DEVERÃO voltar hoje ao trabalho os grevistas da Cia. Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 18, 28 fev. 1948. Acervo APESP.

imprensa¹⁶, não restavam muitas alternativas: pôr fim à greve e esperar que a questão salarial se resolvesse na Justiça foi a medida adotada pelos esperançosos grevistas da Mogiana.¹⁷

A greve de junho

No dia 7 de junho de 1948, os ferroviários da Companhia Mogiana entraram novamente em greve, repetindo o ato de fevereiro do mesmo ano. Sob a alegação de que a companhia ferroviária não deliberou sobre o dissídio coletivo iniciado 4 meses antes, os trabalhadores cruzaram os braços na tentativa de forçar o aumento dos salários. Apesar das negociações estarem em andamento por vários meses, a diretoria da ferrovia se declarou surpresa com o início das paralisações¹⁸.

Ao contrário do ocorrido com a greve de fevereiro, quando a imprensa se preocupou apenas em denunciar uma suposta infiltração comunista do que analisar a legitimidade ou não da greve, os dois periódicos que cobriram com afinco o movimento ressaltaram o fato de que a greve de junho ocorreu devido ao não cumprimento dos acordos do início daquele ano.

O atual movimento tem a sua origem ainda na greve de fins de fevereiro deste ano. Os mesmos ferroviários, naquela ocasião, declararam-se em greve, durante três dias, visando obter da empresa uma série de reivindicações, entre as quais se salientava o aumento de salários numa base de Cr\$ 500,00. Entretanto, naquela oportunidade, em face de intervenção de terceiros, os grevistas voltaram ao trabalho, tendo a sua causa sido entregue à Justiça do Trabalho, por intermédio do dissídio coletivo.¹⁹

Não obstante, a temática do comunismo não foi esquecida e, de acordo com o *Jornal de Notícias*, a atuação dos comunistas, na base do “quanto pior melhor”, era uma das razões que impedia o entendimento com os trabalhadores para que esses voltassem ao

¹⁶ Cabe ressaltar que não constitui novidade na história do Brasil veículos de imprensa defenderem pontos de vista opostos quando diante de situações políticas ou sociais de interesse público. Para o bem ou para o mal, a cobertura da imprensa, em momentos-chave de nossa história, foi decisiva em diversos momentos da conturbada vida política brasileira. LUCCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

¹⁷ JÁ ESTÃO novamente trafegando os trens da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*. São Paulo, p. 2, 29 fev. 1948. Acervo APESP.

¹⁸ DECLARAM-SE em “greve branca” os ferroviários da Companhia Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 8 jun. 1948. Acervo APESP; RECEBIDA com surpresa pela diretoria da Cia. Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 7, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

¹⁹ ALASTRA-SE o movimento grevista dos empregados da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 8 jun. 1948. Acervo APESP. Ver também: REINVIDICANDO aumento de salários, entraram ontem em greve os trabalhadores da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

trabalho e dessem fim à greve branca que estavam promovendo²⁰. Já o *Diário de São Paulo*, no lugar de abordar o suposto comunismo, optou por noticiar, no dia seguinte, o laudo da Justiça do Trabalho que indicava que a evolução do salário médio dos ferroviários da Mogiana, contada a partir de 1939, estava 24% abaixo do custo de vida²¹.

Os dias se passaram e a greve – que ameaçou se alastrar para outras companhias ferroviárias²² –, bem como as negociações em torno de uma solução, continuou, atingindo ora picos de radicalização, como quando a Cia. Mogiana teria ameaçado de demissão mais de 800 funcionários grevistas²³, ora momentos de efetiva negociação que, todavia, não resultaram em acordo entre as partes²⁴.

A pressão sobre os trabalhadores foi enorme e os diretores da ferrovia usaram de todos os recursos possíveis para pôr fim ao movimento reivindicatório. Assim, mais de 150 trabalhadores foram demitidos, a gráfica utilizada pelos grevistas foi invadida e a Delegacia de Ordem Social Política 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 coletivo²⁵.

Diante das decisões da empresa, pouco a pouco os funcionários foram retornando ao serviço, o que não significou o fim imediato da greve. Alguns grupos tentaram sustentar a paralisação; no entanto, após confrontos com a polícia e desentendimentos com aqueles que abandonaram o movimento²⁶, no dia 19 de junho os ferroviários já estavam de volta às suas funções²⁷.

Noticiando o fim do movimento, o *Jornal de Notícias* não perdeu a oportunidade de destacar, em sua visão, o importante papel não só das autoridades trabalhistas do Estado

²⁰ AGRAVA-SE o movimento grevista da Mogiana com a adesão dos empregados do Escritório e Telegrafo. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 09 jun. 1948. Acervo APESP.

²¹ COMPROVADO o desnível entre o custo de vida e os salários dos trabalhadores da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 10 jun. 1948. Acervo APESP.

²² AFIRMA o ministro do Trabalho que a greve iniciada na Cia. Mogiana ameaça alastrar-se a outras Estradas. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 2, 10 jun. 1948. Acervo APESP.

²³ INTIMADOS a retornarem ao trabalho os empregados da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 11 jun. 1948. Acervo APESP.

²⁴ DISPOSTOS a prosseguir na greve os ferroviários da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 5, 13 jun. 1948. Acervo APESP.

²⁵ ZAMBELLO, Marco Henrique. *História do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)*. Disponível em:

http://sindpaulista.org.br/arquivos/historia_sindicalismo_ferroviano_por_marco_henrique_zambello.pdf. Acesso em: 26 out. 2011. p. 14.

²⁶ TIROTEIOS entre a polícia e ferroviários da Mogiana em Ribeirão Preto. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 12, 17 jun. 1948. Acervo APESP.

²⁷ Posteriormente, a justiça determinou, como resultado do julgamento do dissídio coletivo, responsável pela deflagração das duas greves, que os ferroviários da Mogiana que ganhavam até Cr\$2.000,00 deveriam receber um aumento de 12% sobre o salário de janeiro de 1948, com a recomendação de que aumentasse as tarifas na proporção adequada para cobrir o custo adicional gerado pelo reajuste. Cf. COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO. *Ofício ao Governador eleito do Estado de São Paulo*. São Paulo, 23 jan. 1951. Acervo APESP. Fundo SETRANS [Fepasa]. CO9458. P34599.

de São Paulo como também a atuação policial no desenrolar do conflito. Igualmente, mais uma vez reforçou sua crítica à greve, transcrevendo uma declaração do diretor-geral do Departamento Estadual do Trabalho, Rebello Poletti, onde este tece várias críticas ao movimento grevista e à atuação dos “elementos estranhos à laboriosa classe dos ferroviários”. Da mesma maneira, o próprio jornal não se eximiu de emitir sua opinião sobre o assunto, afirmando que:

É sobejamente conhecida a origem do movimento grevista, que irrompeu simultaneamente em Campinas, Casa Branca, Ribeirão Preto e Uberaba. Elementos agitadores, conhecidos pela polícia, aproveitando-se do fato de não ter o Tribunal Regional do Trabalho dado andamento ao processo de dissídio coletivo, anteriormente proposto, infiltraram-se no meio ferroviário da Mogiana, conseguiram paralisar todos os serviços da empresa, causando, com essa atitude, graves transtornos à economia paulista.²⁸

A greve chegou ao fim sem atingir, de forma rápida, seus objetivos. A repressão policial e a truculência patronal foram mais fortes que o movimento, o qual, levando-se em consideração a pressão sofrida, permaneceu firme em seus propósitos por vários dias. Entretanto, o fim da greve não representou o fim dos problemas da Mogiana: por continuar enfrentando problemas financeiros, a ferrovia foi encampada pelo Governo do Estado de São Paulo em 1952.

Considerações Finais

As greves de 1948 foram o reflexo do declínio em que o setor ferroviário paulista, o qual não era exceção nacional, se encontrava. Sucateamento, poucos investimentos em manutenção e ampliação da rede e um contínuo processo de substituição pelas rodovias era a realidade com a qual se deparava as ferrovias e, por conseguinte, os seus trabalhadores.

O movimento grevista teve como estopim justamente a paulatina desvalorização salarial à qual os ferroviários estavam sendo submetidos. Se não estivessem sujeitos ao limite da precarização enquanto mão de obra ferroviária, provavelmente teriam seguido apenas os trâmites legais à espera de um reajuste que atendesse aos seus anseios.

A participação do Partido Comunista Brasileiro é inegável. O ano de 1948, pós-cassação do registro partidário do PCB, significou o afastamento das lideranças comunistas da direção dos sindicatos e estes queriam continuar com espaço outrora conquistado entre os trabalhadores.

Apesar de admitir que as greves de junho eram resultado da demora do Judiciário em julgar o dissídio coletivo dos ferroviários da Mogiana, a imprensa continuou com uma

²⁸ APÓS 12 dias de greve pacífica, os operários da Mogiana voltaram às suas atividades. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 19 jun. 1948. Acervo APESP.

cobertura tendenciosa sobre o movimento grevista, asseverando que os trabalhadores estariam sendo manipulados e a greve seria um plano comunista para desestabilizar a economia e a ordem social.

Ao adotar uma cobertura de certa forma prejudicial às greves de 1948, os jornais citados revelaram um papel muito mais de agente social, interferindo de forma ativa na sociedade, do que uma postura de mera caixa de ressonância do que ocorre em dado contexto sociotemporal, limitando-se, apenas, a noticiar.

A cobertura que a imprensa deu às greves ferroviárias propositalmente superdimensionou a participação do PCB no movimento. Ao fazê-lo, prejudicou a imagem da paralisação perante a opinião pública, que enxergava com reservas quase tudo o que era associado ao comunismo. Atendendo a interesses governamentais ou não, o fato é que as greves de 1948 tiveram que lidar com três frentes distintas que buscavam – e conseguiram – enfraquecer o movimento: o governo do Estado de São Paulo, os diretores da Mogiana e a imprensa paulista.

Referências bibliográficas

AFIRMA o ministro do Trabalho que a greve iniciada na Cia. Mogiana ameaça alastrar-se a outras Estradas. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 2, 10 jun. 1948. Acervo APESP.

AGRAVA-SE o movimento grevista da Mogiana com a adesão dos empregados do Escritório e Telegrafo. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 09 jun. 1948. Acervo APESP.

A GREVE dos ferroviários da Cia. Mogiana. *A Gazeta*, São Paulo. p. 16, 26 fev. 1948. Acervo APESP.

ALASTRA-SE o movimento grevista dos empregados da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

APÓS 12 dias de greve pacífica, os operários da Mogiana voltaram às suas atividades. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 19 jun. 1948. Acervo APESP.

A SECRETARIA do Trabalho não tomará conhecimento do dissídio coletivo solicitado pelos ferroviários da Cia. Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 27 fev. 1948. Acervo APESP.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO. *Ofício ao Governador eleito do Estado de São Paulo*. São Paulo, 23 jan. 1951. Acervo APESP. Fundo SETRANS [Fepasa]. CO9458. P34599.

COMPROVADO o desnível entre o custo de vida e os salários dos trabalhadores da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 10 jun. 1948. Acervo APESP.

DECLARAM-SE em “greve branca” os ferroviários da Companhia Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

DEVERÃO voltar hoje ao trabalho os grevistas da Cia. Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 18, 28 fev. 1948. Acervo APESP.

DISPOSTOS a prosseguir na greve os ferroviários da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 5, 13 jun. 1948. Acervo APESP.

FARIA, Maria Alice. *Como Usar o Jornal na Sala de Aula*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1999.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

GREVES e comunismo. *A Gazeta*, São Paulo, p. 1, 25 fev. 1948. Acervo APESP.

INTIMADOS a retornarem ao trabalho os empregados da Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 10, 11 jun. 1948. Acervo APESP.

JÁ ESTÃO novamente trafegando os trens da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*. São Paulo, p. 2, 29 fev. 1948. Acervo APESP.

JUSTIÇA FEDERAL DO PARANÁ. *Série histórica do salário mínimo – valor*. Disponível em: <<http://www5.ifpr.jus.br/ncont/salariomin.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

LUCCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

NÃO pensam em ir á greve os empregados da Paulista. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 27 fev. 1948. Acervo APESP.

NUNES, Ivanil. *As Ferrovias em São Paulo*. Curitiba: APFMF, 2010. Disponível em: <http://www.4shared.com/document/45zukyW8/Nunes_Ivanil_-_Histria_das_Fer.html>. Acesso em: 30 jun. 2011.

OLIVEIRA, Mariana. Veja evolução do salário mínimo desde sua criação, há 70 anos. *G1. Economia*. 26 fev. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2011/02/veja-evolucao-do-salario-minimo-desde-sua-criacao-ha-70-anos.html>>. Acesso em: 23 fev. 2012.

PERSISTE o movimento grevista em varias secções da Mogiana. *Jornal de Notícias*. São Paulo, p. 5, 26 fev. 1948.

RECEBIDA com surpresa pela diretoria da Cia. Mogiana. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 7, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

REINVIDICANDO aumento de salários, entraram ontem em greve os trabalhadores da Companhia Mogiana. *Jornal de Notícias*, São Paulo, p. 12, 8 jun. 1948. Acervo APESP.

SANTANNA, Marco Aurélio. *Homens partidos: comunistas e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: UNIRIO, 2001.

TIROTEIOS entre a polícia e ferroviários da Mogiana em Ribeirão Preto. *Diário de São Paulo (D.A.)*, São Paulo, p. 12, 17 jun. 1948. Acervo APESP.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *História do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)*. Disponível em: <http://sindpaulista.org.br/arquivos/historia_sindicalismo_ferroviano_por_marco_henrique_zambello.pdf>. Acesso em: 26 out. 2011.