

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO  
PUC-SP**

**Cláudia Isabel Ribeiro Santos**

**O Momento: um espaço de luta ferroviária na cidade de Cruzeiro em 1933**

**MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL**

**SÃO PAULO**

**2012**

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO  
PUC-SP**

**Cláudia Isabel Ribeiro Santos**

**O Momento: um espaço de luta ferroviária na cidade de Cruzeiro em 1933**

**MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em História Social sob a orientação do Prof.(a) Dr.(a) Olga Brites

**SÃO PAULO**

**2012**



Banca Examinadora

---

---

---



Para

Wilson, meu amor e companheiro, que acreditou  
naquilo que nem eu acreditava, e minha filha Maria Luiza... amor maior!

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus.

À minha orientadora pelo apoio, conhecimento, provocações, paciência e por ter acreditado na minha capacidade de empenhar esse desafio. Obrigada!

À minha família por entender, compreender e apoiar esse projeto, em especial a minha filha e meu marido por estarem ao lado.

Aos amigos que fiz ao longo de dois anos, verdadeiros companheiros. Aprendemos juntos, aliás, aprendi muito com eles, paulistas, mineiros, sergipanos, bahianos, paraenses, enfim, pessoas de vários lugares que sempre farão parte da minha história. Aos amigos Joana, Heitor e Henry agradeço pela ajuda dispensada e por me socorrerem sempre (rs).

As professoras do Programa de História da PUC-SP, em especial a Prof Dr Vera Lúcia Vieira, Prof Dr Maria do Rosário e Prof Dr. Estefânia pela contribuição, sorriso e carinho.

Aos meus antigos e eternos professores do Centro Universitário Salesiano – UNISAL pelo apoio no início desse projeto e por sempre acreditarem no meu potencial.

Também devo agradecer aos meus alunos pelo carinho de sempre.

## RESUMO

Essa dissertação busca perceber o jornal *O Momento*, publicado na cidade de Cruzeiro no ano de 1933, como um espaço de luta dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas. Por meio do discurso elaborado por essa imprensa operária local, visa compreender como esse espaço se configurou, mobilizou e organizou esses trabalhadores. O período delimitado, desse trabalho, se configura no ano que o jornal circulou pela linha férrea, 1933. No primeiro Capítulo a cidade será revelada a partir do que *O Momento* aponta, o seu olhar e seus recortes da realidade local, como ele concebe a constituição desse espaço urbano. O do segundo capítulo pautar-se-á numa discussão sobre essa imprensa, questionando-a, a partir das possibilidades que o jornal oferece, quais as temáticas que elege como relevantes, os motivos que levaram a sua formação, quais os sujeitos revelados por ele e seus projetos de luta, enquanto classe ferroviária, as opiniões conflitantes que propõe. Enfim, como se deu a produção desse jornal nesse espaço urbano e a reciprocidade que se estabelece entre ambos e o que significou esse percorrer de ideias pelos trilhos da ferrovia. O terceiro, e último capítulo, ater-se-á em discutir sobre essa personagem, que idealiza e redige o jornal, não de forma isolada e biográfica, mas inserida dentro de uma conjuntura de luta que constituiu os ferroviários de todo país.

## Palavras-chaves

O Momento, Durval Pereira, Cruzeiro

## **ABSTRACT**

This dissertation seeks to understand the newspaper *The Moment*, published in the city of Cruzeiro in 1933, as a space of struggle rail of the railroad south of Minas. Through the speech prepared by the workers' press site, aims to understand how the space is configured mobilized and organized these workers. The period delimited, this work is set in the year that the paper circulated by the railway line, 1933. In the first chapter the city will be revealed from what *The Moment* points, your look and your clippings of local reality, as he conceives the constitution of urban space. The second chapter will be based on a discussion about this press release, questioning it, from the possibilities that the newspaper offers, which themes that chooses as relevant, the reasons that led to its formation, which subjects revealed by its projects and their struggle as a class railway, which proposes the conflicting opinions. Anyway, how was the production of urban space in this newspaper and reciprocity established between both and what this meant for ideas go by the railroad tracks. The third and last chapter, it will stick in discussing this character, who devised and writes the paper, not in isolation and biographical way, but embedded within a context of struggle that constituted the rail across the country.

## **Keywords**

O Momento, Durval Pereira, Cruzeiro

## **Lista de Figuras**

Figura 1 – Mapa da Região Central da Cidade de Cruzeiro-SP .....	37
Figura 2 – Mapa da Região Central da Cidade de Cruzeiro-SP .....	38
Figura 3 – Mapa da Região Central da Cidade de Cruzeiro-SP .....	40
Figura 4 – Foto de Durval Antônio Pereira .....	87
Figura 5 – Charge .....	100

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>CRUZEIRO: a cidade do trem .....</b>	<b>29</b>
<b>A luta em papel e tinta: O Momento .....</b>	<b>51</b>
<b>Por detrás do papel e da tinta: Durval Pereira .....</b>	<b>87</b>
<b>Considerações finais .....</b>	<b>111</b>
<b>Referências .....</b>	<b>114</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>121</b>

## INTRODUÇÃO

A proposta desse trabalho tem sua raiz em todos os contatos que tive com a ferrovia ao longo de minha vida, e tem por objetivo a compreensão do jornal *O Momento* como um espaço de luta ferroviária. Para tal proposta, busca-se estabelecer a reciprocidade entre o jornal e o cotidiano ferroviário da cidade de Cruzeiro em 1933.

O jornal constrói em suas páginas uma percepção dos espaços públicos e das disputas sociais cruzeirenses, que permite observar como ele ilustra o viver urbano e a sociedade na qual está inserido. Ou seja, de uma realidade vivida na cidade de Cruzeiro, interior de São Paulo<sup>1</sup>, constituindo-se enquanto uma imprensa cultural que é também prática de uma classe, um “se fazer” indissolúvel entre jornal e cidade.

Cruzeiro é um “pedacinho” de terra no interior do Estado de São Paulo, situado a poucos quilômetros da capital carioca e paulista, mas também a “um pulinho” das terras mineiras. Cidade rodeada por morros e aos pés da imensidão da Serra da Mantiqueira.

Ao andar por essa cidade, ao meio do caminho para tantos lugares, encontro nessa experiência pelas ruas cruzeirense trilhos de uma ferrovia. Quando criança, brincava nesses trilhos, que ficavam ao fundo da casa da minha avó materna e me questionava: “De onde vem o trem e para onde ele vai?” Na quarta série, em 1993, fui conhecer a Estação de Cruzeiro e pela primeira vez descobri “De onde vem o trem e para onde ele vai.”

Anos mais tarde, em uma conversa com minha avó paterna, soube que a família de meu pai era de ferroviários e que minha bisavó paterna havia participado de várias manifestações ferroviárias em Itajubá-MG, foi a primeira vez que ouvi a palavra “comunista”, quando soube que meu bisavô o era.

---

<sup>1</sup> A região onde se encontra Cruzeiro é denominada, dentro do Estado de São Paulo, de Vale do Paraíba. Para situar melhor o leitor, basta afirmar que é o percurso da BR-116, Via Dutra Km 34, estrada que liga a capital paulista à cidade do Rio de Janeiro.

O terceiro contato foi em 2006, quando estava no último ano de graduação em História, na realização do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).

Os primeiros passos para a realização desse trabalho levaram-me ao Museu Pedagógico Major Novaes e, concomitantemente, ao jornal “O Momento”. Esse encontro catalisou todos os encontros anteriores com a ferrovia, foi mais ou menos, uma mistura de tudo e o revelar de uma Cruzeiro de outrora, desconhecida por mim como um espaço de luta ferroviária e comunista<sup>2</sup>.

A pesquisa citada acima possibilitou-me conhecer essa cidade, revelando a importância da chegada da ferrovia para a constituição desse núcleo urbano. A cidade que observo hoje não é mais da ferrovia e dos trilhos, visto que em alguns lugares já estão cobertos por asfalto para dar passagem aos carros, como tantas do Brasil. O trem está esquecido, assim como a estação e os prédios que pertenceram a esse tempo em que eram julgados como a “mola propulsora do desenvolvimento”.

Essa cidade é fruto da chegada das ferrovias no país, a Estrada de Ferro D. Pedro II e posteriormente a Estrada de Ferro Rio *and* Minas. A criação da Estação do Cruzeiro, com a Estrada de Ferro D. Pedro II (que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro) trouxe um novo estímulo econômico para a região, sendo o alento criador de Cruzeiro; embora no local já existissem cabanas e casebres pertencentes a colonos da fazenda Boa Vista, que pertencia ao Major Novaes. É com a chegada dos trabalhadores e dos agrupamentos instituídos nos alojamentos de madeira, em torno das obras da ferrovia, que ligava a capital paulista à carioca, que se forma a cidade de Cruzeiro<sup>3</sup>.

A primeira estrada de ferro a chegar, em terras cruzeirenses foi a Estrada de Ferro D. Pedro II, 1873, destinada a transportar produtos para as capitais paulista e carioca. De acordo com o estudo da historiadora Batistina Corgozinho, foi a partir dessa primeira ferrovia, que também adentrava o estado de Minas Gerais, o estímulo para a construção de outras ferrovias em terras mineiras.

---

<sup>2</sup> Essa questão de uma cidade comunista foi o que acreditei com o primeiro contato, mas elas será melhor trabalhada ao caminhar dessa dissertação.

<sup>3</sup> GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951. p.20-41.



Consequentemente, em 1881, iniciava na futura cidade de Cruzeiro a construção da Estrada de Ferro Sul de Minas<sup>4</sup>, que partiria do ramal 252 km da Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga D. Pedro II, subiria a Serra da Mantiqueira, passando pelas estâncias Hidrominerais e chegaria à cidade de Três Corações no Estado de Minas Gerais.

Assim, sob a égide do transporte ferroviário, o núcleo inicial da Estação do Cruzeiro rapidamente se desenvolve, semelhante a tantas outras que se iniciam com assentamentos de trabalhadores vinculados a grandes empreendimentos, em geral estatais.

A modernidade brasileira é apresentada como frágil por José Murilo de Carvalho<sup>5</sup>, admitindo que o sentido empregado ao termo dependia de quem o usassem, podendo ser parcial, ambígua e até mesmo reacionária. Aponta ainda que os múltiplos sentidos do termo modernidade, modernização e moderno derivavam da força que a tradição exercia no país. Para o autor, o termo “tradição” explica-se num Brasil submetido ao poder dos grandes proprietários de terra, a valores e costumes seculares corporificados na Igreja.

A cidade de Cruzeiro ilustra a junção da ambiguidade tradição/modernização<sup>6</sup>, visto que nasce juntamente com a ferrovia, que era concebida como símbolo da “modernidade” nacional, em fins do século XIX e início do século XX. Porém tem como fator principal para chegada do trem, a influência do Major Novaes, um fazendeiro que instou D. Pedro II, seu amigo, que mudasse o trajeto original da ferrovia de forma a fazê-la passar ao lado de suas terras<sup>7</sup> fazendo prevalecer à tradição do poder agrário existente no país.

Os memorialistas<sup>8</sup> que se dedicaram em registrar a história cruzeirense apontam em suas obras a relevância da ferrovia para a constituição da cidade e

---

<sup>4</sup> Estrada de Ferro que se inicia na cidade de Cruzeiro-SP e termina em Três Corações-MG.

<sup>5</sup> Carvalho, José Murilo. **Pontos e Bordados**: escritos de história política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.

<sup>6</sup> Ibidem p.119-125.

<sup>7</sup> Essa situação ocorreu com as duas ferrovias que passam em Cruzeiro. Estrada de Ferro D. Pedro II e Estrada de Ferro Sul de Minas. A primeira passaria pela margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, lado oposto da Fazenda Boa Vista. A segunda teria início em Resende-RJ ou Queluz-SP, novamente a pedido do fazendeiro a estrada chega até o local de suas terras (BORROMEU, 1994:92)

<sup>8</sup> Sobre a história de Cruzeiro ver, entre outros, ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Cruzeiro: Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo, 1994; GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro** – Síntese Panorâmica. Cruzeiro: Edição CMC, 1986;

como premissa determinante do cotidiano citadino cruzeirense, mas enfileiraram apenas os dados que compuseram essa história local, a partir de uma exposição de fatos históricos sem uma problematização que evidencie as tensões existentes proporcionadas pelo viver ferroviário nessa urbe.

Hilton Federici foi o pioneiro nas pesquisas sobre a história de Cruzeiro, após sua formatura na Escola Normal, em 1933<sup>9</sup>, inicia uma pesquisa que tem por objetivo contar como a cidade se edificou, a partir da Fazenda Boa Vista. Entretanto, é somente em 1951, quando a cidade completa seu cinquentenário, que Joaquim de Paula Guimarães lança o primeiro livro sobre a formação urbana cruzeirense. Após a publicação dessa obra, todas as outras que surgiram acabam por assumir a mesma história, expondo cronologicamente como essa urbe se constituiu, contando apenas com o acréscimo de diferentes detalhes.

Na obra de Carlos Borromeu, *Os Pioneiros da História de Cruzeiro*, é também realizada uma exposição de fatos históricos, personalidades e fotos locais, na qual é narrada de forma expositiva, a partir de uma sequência cronológica, a história da cidade até 1992, mas pela primeira vez a fotografia é utilizada para compor o contar dessa memória local.

E é dentro dessa estrutura do ‘viver ferroviário’, que congregava a maioria dos trabalhadores urbanos,<sup>10</sup> de uma realidade de trabalho na linha do trem, da qual é formada a memória local dessa cidade. Conforme atesta D. Jandyra “Em Cruzeiro tudo era a ferrovia”.

Para esse trabalho serão utilizadas algumas colocações de pessoas que residiam na cidade de Cruzeiro em 1933, conforme já observado acima. Contudo, os depoimentos colhidos não serão utilizados como metodologia de pesquisa, mas agregados de forma convergente ao discurso do jornal “O Momento”, pois o objetivo desse trabalho não é ter como fonte a história oral, mas a imprensa local.

---

GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951; SILVA, Jaime Ribeiro. GUIMARÃES, Joaquim de Paula. CAMPOS, José. **Antologia da Poesia Cruzeiroense**. Cruzeiro: Ed. Grupo Cruzeiroense de Cultura – Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1961.

<sup>9</sup> O Momento, 12 mar 1933, n.08.

<sup>10</sup> Conforme as memórias de D. Jandyra Silva Fortes, 90 anos, escriturária aposentada do Frigorífico de Cruzeiro e Sr. Marinho Fortes, 90 anos, aposentado da Fábrica Nacional de Vagões em Cruzeiro.

A decisão de utiliza-se esses depoimentos nessa dissertação aconteceu a partir de um grupo de discussão que há no *Facebook*, chamado “Cruzeiro”, no qual os atuais e ex-moradores da cidade postam fotos e comentam sobre fatos e pessoas que fazem parte dessa história local. Nesse grupo, entrei em contato com os filhos dos depoentes<sup>11</sup> que me sugeriram uma conversa com esses antigos moradores cruzeirenses. Foi um “bate-papo” agradável que os fez memorar o tempo da meninice, com lágrimas no olhar, da cidade do trem, dos ferroviários, da cidade que crescia e que segundo Sr. Jorge Santiago era “*a mais moderna da região*”<sup>12</sup>. (Santos, 2012). As informações coletadas nessas conversas serão utilizadas ao longo dessa pesquisa de forma complementar e adjacente a sua temática central, o jornal “O Momento”.

*O Momento* tem início em Cruzeiro, no ano de 1933, chegando à cidade para ser um semanário disposto a lutar pela causa ferroviária, de acordo com os indícios encontrados em suas publicações, e, acima de tudo, com um ideal de conscientização política e social, conforme observado em sua temática ao longo do seu ano de vida. Sua impressão é feita na cidade, onde se encontram artigos e propagandas comerciais, locais e às vezes regionais (de algumas de cidades do Vale do Paraíba e Sul de Minas), como será demonstrado no capítulo segundo.

Tem como diretor-responsável<sup>13</sup>, redator, financiador, idealizador e dono o ex-ferroviário aposentado Durval Pereira, que assina a maioria dos artigos publicados. Os outros artigos, que nele se encontra, são assinados esporadicamente por personalidades locais e corriqueiramente por pseudônimos. A análise do prontuário, do Departamento de Ordem Política e Social, de Pereira, elucida que a autoria desses outros artigos, é do próprio redator<sup>14</sup>.

O acesso a esse prontuário veio de uma pesquisa feita aleatoriamente no site do Arquivo do Estado de São Paulo, pois, conforme será relatado nas próximas linhas, jamais concebia que um jornal interiorano tivesse seu responsável fichado pelo Departamento de Ordem Política e Social, por conceber *a priori* certa morbidez nas relações cotidianas.

---

<sup>11</sup> Sra. Maria Fortes filha D. Jandyra e Sr. Marinho Fortes, Sr. Diógenes Santiago de Sr. Jorge Santiago

<sup>12</sup> Fortes, Jandyra. Entrevista pessoal, 12 de março de 2012.

<sup>13</sup> De acordo com a identificação encontrada na fonte (O Momento, 22 jan 1933, n.1).

<sup>14</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.04, 23 out 1933.

Esse prontuário permite uma compreensão do jornal em si, visto que a partir de sua leitura, são percebidas as nuances que até então ficavam suspensas nessa pesquisa.

Conforme apontado na primeira publicação, realizada no dia 22 de janeiro de 1933, *O Momento*, define-se como um jornal que nasce com o *propósito de defesa dos explorados*, que de acordo com seus apontamentos são os ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

Essa pesquisa parte da curiosidade despertada em 2006 sobre esse jornal que revelou um olhar diferente sobre a cidade na qual resido. Para tal análise, várias outras indagações surgiram: quem são os sujeitos históricos que produzem o jornal? Quais os motivos que levaram a sua criação? Quais as questões propostas por ele? Que objetivo, ou objetivos, pretende alcançar com sua publicação e se os mesmos foram alcançados? Quem são os leitores de *O Momento*? Qual é cidade percebida pelo mesmo? Qual influência do jornal na elaboração de uma conjuntura histórica para Cruzeiro no ano de 1933?

O objetivo dessa pesquisa é, portanto, a compreensão do jornal *O Momento* como um espaço de luta dos trabalhadores da Estrada de Ferro Sul de Minas e como essas tensões se deram no cotidiano da cidade de Cruzeiro.

A relevância desse trabalho consiste em perceber como se desenvolveu a imprensa operária, ferroviária no interior paulista, revelando suas formas de lutas, organização de classe, ideologias e como todas essas questões abordadas influenciaram a realidade local. Vários trabalhos já trouxeram essa temática de pesquisa<sup>15</sup> e a vincularam a uma elite letrada. *Sobre a imprensa operária*, especificamente, apontaram-na *como uma pequena imprensa que combate a ordem social vigente*<sup>16</sup>.

Uma especificidade da imprensa operária é a sua ligação com as organizações da classe trabalhadora, tendo sempre como temática o cotidiano do

---

<sup>15</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **A História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Mauad, 1994; FERREIRA, Maria Nazareth. **A imprensa operária no Brasil**. São Paulo: Ática, 1988.

<sup>16</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **A História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Mauad, 1994, p.39.

trabalho, sendo um espaço de informação e conscientização do operário, e construído com sua participação<sup>17</sup>.

Esses apontamentos sobre a imprensa operária me permitem olhar para os sentidos que levaram o surgimento do jornal *O Momento* em Cruzeiro, perguntando o quão enraizada estava a cultura do trabalho ferroviário nessa cidade, para a existência de uma imprensa como um instrumento de informação, conscientização, e que encontra eco nessa classe trabalhadora local.

A partir da abordagem que a professora Dra. Heloisa de Faria Cruz, traz na obra *São Paulo em papel e tinta*, na qual indica a imprensa como um meio que traduz a realidade vivida, e que participa ativamente das disputas sociais, possibilitaram pensar o jornal, em questão, com uma participação ativa na constituição de uma conjuntura histórica para Cruzeiro em 1933 ou seja, de uma imprensa que compunha o tecido social urbano, visto que era de cunho ferroviário, uma atividade central para a cidade até a década de 40.

As colocações acima somadas ao que já foi exposto aqui sobre a imprensa nacional me possibilitaram questões sobre a formação da imprensa cruzeirense, visto que, a mesma se constitui desde 1900. Mesmo antes da fundação da cidade em 1901 já havia uma publicação local de jornais e revistas, conforme aponta Carlos Borromeu<sup>18</sup>, memorialista local.

A formação de uma imprensa em determinado local subentende a participação efetiva num processo de transformações econômicas, políticas e sociais que afetaram, em maior escala, os grandes centros no final do século XIX<sup>19</sup>, os quais estavam embriagados pelo espírito modernizador.

Cotejando a questão da formação da imprensa nacional e a concretização de uma sociedade letrada, características dos grandes centros, pois estes vivenciaram, em maior escala, as transformações ocorridas no Brasil conforme é afirmado por Heloísa de Faria Cruz; é possível pensar como essas transformações afetaram a

---

<sup>17</sup> FERREIRA, Maria Nazareth. **A imprensa operária no Brasil**. São Paulo: Ática, 1988. p.09.

<sup>18</sup> ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994. p.159

<sup>19</sup> CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em papel e tinta**. Periodismo e vida urbana – 1890 – 1915. São Paulo: Educ/Fapesp, 2000. p.43.

cidade de Cruzeiro e outras regiões do interior do país. Essa premissa torna-se relevante, visto que antes de 1901, já havia no local a constituição de uma imprensa local<sup>20</sup>.

Afirmar que as transformações ocorridas no Brasil, na virada do século XIX para o XX afetaram em maior escala os grandes centros é uma concepção muito genérica e pode ser questionada, visto que as relações societárias interioranas brasileiras ainda foram pouco pesquisadas, não havendo uma compreensão das formas como essas questões ecoaram no interior do país, contudo, essa pesquisa pode contribuir para elucidar essa questão<sup>21</sup>, apesar de seu recorte temporal ser a década de 30.

A obra *São Paulo em papel e tinta* possibilitou pensar esse jornal como um meio que estabelece novas articulações da vida cotidiana local, aproximando jornalismo ao cotidiano citadino, pois é nesse espaço impresso que ocorrem as formulações, discussões e articulações urbanas. Então ao pensar esse jornal lanço-me sobre uma cidade que se intromete e se reflete na imprensa, pois seu cotidiano é transformado em letras, tinta e papel<sup>22</sup>.

Como já exposto, a atividade ferroviária era central para a sociedade cruzeirense, devido às estradas que passavam pela cidade, e para esse pensar da vida ferroviária busquei pesquisas que me permitissem relacionar essas questões, ou seja, sobre a chegada da “modernidade” no Brasil com a implantação das ferrovias.

---

<sup>20</sup> O Progresso (1899-1900) de P.Eugênio Silva. Depois de 1901: O Independente (1904) de Júlio de Mendonça; O Cruzeiroense (1905) de Padre Ernesto de Fina; Flores entre Flores (1914) revista de Carlos Batista; O Imparcial (1914) de Hgino Nascimento; O Zéfiro (1914) de Antonio Vieira Cortez; O Cruzeiro (1915) de Jorge Ristom; A Juriti (1915) J. G. Menegale; A Notícia (1916) de José Gomes Roseira; A Tesoura (1919) de Antonio Areão, Euclides Vieira, Olavo Coelho e Vicente Duono; O Correio de Cruzeiro (1920); A Bigorna (1921); O Cruzeiro (1922); O Pirilampo (1923); A Flexa (1923); O Alfinete (1924); O Governista (1926); O Paulista (1927); A cidade de Cruzeiro (1927); Mocidade (1928) revista; O interestadual (1931); Jornal Minúsculo (1932); O Mensageiro (1932) In GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986.

<sup>21</sup> Aspectos relevantes que constituíram a história do Brasil ainda não foram pesquisados, principalmente quando se refere às regiões interioranas. A cidade de Cruzeiro antes de 1933, já participava de situações que repercutiam no âmbito nacional, como a fundação do Partido Comunista com a participação de Hermogênio Silva (eletricista que residia na cidade e foi um dos nove delegados, juntamente com Astrojildo Pereira) e local onde foi assinado o armistício da Revolução de 1932, contudo, temáticas que ainda não foram pesquisadas.

<sup>22</sup> CRUZ, op. cit., p. 71.

A compreensão das lutas ferroviárias dá-se a partir de uma análise primeira das normas e regras, as quais os ferroviários de todo o país estavam submetidos, e que segundo Andréa Casa Nova Maia<sup>23</sup>, era muito semelhante à disciplina militar vivenciada nos quartéis, pois era preciso disciplinar e racionalizar o trabalho e os trabalhadores que concretizavam o processo de “modernização” do país com a chegada das estradas de ferro.

É preciso pensar como se desenvolveu para os ferroviários, das primeiras ferrovias, a mudança da estrutura organizacional do trabalho, nos hábitos e costumes, com novas tarefas a serem executadas, adaptação ao tempo da máquina e novas regras<sup>24</sup>.

Toda essa nova experiência, proporcionada pelo trabalho na linha férrea, trouxe para esses trabalhadores uma transformação na percepção do tempo e trabalho, que se transformou no tempo da máquina e na exploração de sua mão-de-obra. Essas condições levaram os ferroviários a responderem com lutas.

A partir da perspectiva do entendimento da concepção da luta ferroviária que o jornal traz em seu discurso, união dos ferroviários para a conquista de melhorias, é que se pode objetivar o processo de formação identitária dessa classe trabalhadora, ou seja, os sentimentos de pertencimento ao grupo nas tradições, nos hábitos e costumes singulares<sup>25</sup>, nascidos do cotidiano, acima citado, configura, portanto, numa “cultura ferroviária”<sup>26</sup>.

A concepção de justiça e injustiça dos ferroviários nasce da necessidade ferroviária em conseguir a sua cidadania. E a busca por essa justiça é a tradução e a representação dessa identidade ferroviária, na qual, as lutas, concretizaram o cotidiano vivido por esses trabalhadores férreos, conforme Maia identificou em sua obra sobre os ferroviários da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

---

<sup>23</sup> MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas**: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. p.101

<sup>24</sup> Ibidem p.112.

<sup>25</sup> Ibidem p. 83.

<sup>26</sup> Essa expressão encontrada na obra de Andréa Casa Nova Maia será melhor discutida ao longo dessa dissertação.

Outros trabalhos utilizados, também para compreender o cotidiano ferroviário, foram de Pablo Luiz Lima<sup>27</sup> e Batistina Maria de Souza Corgozinho<sup>28</sup>. Ainda, com foco na Estrada de Ferro Oeste de Minas, permitiram-me perceber como se deu a mudança de hábitos da população com a chegada da via férrea e a formação de uma consciência de classe gerada e pela realização do trabalho ao longo dos trilhos da ferrovia.

Apesar de falarem sobre a mesma ferrovia são olhares diferentes, pois, o trabalho de Lima faz uma construção sobre a mudança promovida pelo que era concebido como “progresso”, analisando desde o que foi transformado na paisagem até os costumes da população. Sobre a paisagem, o autor em questão utiliza da frase de Saint-Hilaire, *em toda parte só se via uma imensa e monótona solidão*<sup>29</sup>, proporcionando um olhar sinestésico para a chegada da ferrovia, que com seus trilhos, sons, cheiros e fumaça transformaram tudo por onde passavam. Essa reflexão elaborada vai muito além da paisagem, demonstrando a influência direta na forma como as pessoas viam o mundo e se viam nele, pois conforme apresenta, o “desenvolvimento” havia conectado a cidade, por onde passava a ferrovia, com as outras partes do país.

É a partir dessa forma de ver o mundo e se ver nele que a autora de *“Pelos caminhos da Maria Fumaça: o trabalhador ferroviário”* discute sobre a organização dessa classe trabalhadora, percebendo por meio das falas desses ferroviários como todo esse processo, de “integração” ao “progresso”, deu-se.

As obras acima citadas possibilitam pensar sobre como as experiências proporcionadas pela ferrovia, aconteceram em Cruzeiro, e ainda permitem outras indagações, que atentam para a relevância do jornal, *O Momento*, no processo de desenvolvimento da consciência da classe ferroviária e as transformações dos hábitos locais. As lutas ferroviárias serão abordadas nessa pesquisa, não como tema central, mas sim como temática que define o jornal em questão.

---

<sup>27</sup> LIMA, Pablo Luiz. **A máquina, tração do progresso**: memórias da ferrovia no oeste de minas. UFMG, 2003.

<sup>28</sup> CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. **Pelos caminhos da Maria Fumaça**: o trabalhador ferroviário – formação e resistência. UFMG, 1989.

<sup>29</sup> Augustin François César Prouvençal de Saint-Hilaire (Orleans, 4 de outubro de 1779 — Orleães, 3 de setembro de 1853) foi um botânico que viajou pelo Brasil e escreveu sobre os costumes e paisagens do século XIX.



Para que se compreenda essa imprensa local e a sua relação de reciprocidade para com a urbe cruzeirense, faz-se necessária uma discussão teórica sobre o uso da imprensa como expressão ou não de uma realidade social ou da subjetividade do autor.

Essa pesquisa tomará como definição teórica uma abordagem cultural das comunicações, tomando o jornalismo como prática social, lugar de múltiplas experiências sociais vividas, de acordo com o estudo desenvolvido por Marco Antonio Roxo Silva<sup>30</sup> e Igor Sacramento<sup>31</sup> sobre essa temática.

Considera-se a imprensa como totalidade da vida social, ou seja, a mútua constituição entre vida social e imprensa, havendo uma indissolubilidade entre ambas. Admitindo o processo de comunicação como uma instituição social que não supera e silencia o indivíduo, mas que está diretamente relacionada a ele e com ele transforma ou não uma realidade vivida, uma experiência do produzir e do consumir essas idéias impressas em papel.

São utilizadas, por Sacramento e Silva, para a elaboração de um Estudo Cultural das comunicações considerações importantes de Thompson e Raymond Williams, como a valorização da experiência vivida, reafirmando o objetivo o qual é proposto para essa pesquisa, percebendo o jornal “O Momento” como uma experiência, um “se fazer” juntamente com a cidade de Cruzeiro.

Para essa análise conceber-se-á a cultura a partir do que Raymond Williams<sup>32</sup> aponta. Na qual afirma que a cultura, da classe trabalhadora é antes social, do que individual, visto que, criou instituições.

Pretende-se perceber essa imprensa dos ferroviários como um meio de luta e seus significados para esses trabalhadores férreos e as pretensões de formar opiniões, conforme discute Laura Antunes Maciel, quando aborda a temática imprensa e trabalhadores<sup>33</sup>. Uma análise dessa imprensa que se configura como um

---

<sup>30</sup> SILVA, Marco Antonio Roxo da. **Jornalistas, pra quê?** : a militância sindical e o drama da identidade profissional. Tese de Doutorado em Comunicação. Niterói: UFF, 2007.

<sup>31</sup> SACRAMENTO, Igor. **Depois da revolução, a televisão:** cineastas de esquerda no jornalismo televisivo dos anos 1970. Dissertação de Mestrado em Comunicação. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

<sup>32</sup> WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1992, p. 335.

<sup>33</sup> MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de Trabalhadores, feita por trabalhadores para trabalhadores**. História & Perspectivas, Uberlândia, n. 39, p. 89-135, jul.dez.2008.

lugar metodológico, no qual se realizará uma releitura da história<sup>34</sup>, outro olhar para a cidade de Cruzeiro.

Todos os trabalhos já citados acima, sobre os ferroviários, mostram a questão das experiências vividas ao longo das ferrovias brasileiras como um todo, uma unidade que não deixa entrever a diversidade, ou seja, as questões severas de trabalhos os afetavam independente da cidade onde estavam.

No interior do Brasil o ritmo da cidade é diferente dos grandes centros urbanos que comportavam os movimentos sociais, como as greves, passeatas e mobilizações sociais, enfim, o concebia sob uma ótica pacata que todo morador interiorano acaba tendo de sua cidade, excluindo-a, inevitavelmente, como sujeitos da história do país.

Essa pesquisa, além de sua importância pessoal, ou seja, como algo que transformou a forma como concebo a cidade de Cruzeiro, contribui para a História, de forma a evidenciar que no interior do Brasil, também houve uma imprensa que representava a organização de uma classe, dando-lhe movimento e papel ativo na formação de uma conjuntura histórica para país.

O Vale do Paraíba<sup>35</sup>, região na qual a cidade de Cruzeiro está situada, é muito pesquisada pelos valeparaibanos, em dois aspectos: Estrada Real<sup>36</sup> e plantio do café no século XIX e as riquezas geradas. Outras questões, porém, que também formaram sua história, ficaram à margem, principalmente as organizações sociais do século XX.

Essas questões que colocam o interior no centro das discussões são extremamente relevantes para a compreensão dos movimentos sociais no Brasil nas primeiras décadas do século XX, percebendo a região interiorana como um espaço em movimento, e ao mesmo tempo, que essas organizações sociais não foram homogêneas, ou seja, aos moldes como ocorreram nas capitais.

---

<sup>34</sup> MARTIN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações** - Comunicação, cultura e hegemonia Trad. Ronald Polito, Sérgio Alcides. Rio: Editora UFRJ, 1997.

<sup>35</sup> Região por onde passa o Rio Paraíba do Sul, é formada por três Estados (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro).

<sup>36</sup> Caminho utilizado pelos bandeirantes para chegar às regiões das minas e transporte do ouro, no século XVII e depois utilizada para o escoamento do café na região.

O jornal *O Momento* atinge uma grande circulação, que acontece pelos próprios trilhos da ferrovia, alcançando um número significativo de cidades, conforme anunciado, em sua primeira publicação, que *este jornal circula em São Paulo e seu interior, em Belo Horizonte e interior de Minas, no Rio e interior do Estado do Rio*<sup>37</sup>.

Organizou e mobilizou esses trabalhadores, publicando em suas páginas informações sobre a legislação que regulamentava a formação dos sindicatos, enfim, esclarecendo-os sobre esse processo de organização trabalhista, relação que se estabelece entre a circulação do jornal e a sindicalização dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

Em 26 de março de 1933 é realizado no Teatro Capitólio, em Cruzeiro, a posse da diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas, que contou com a presença e o discurso de Pontes de Miranda<sup>38</sup> para dar início a essa conquista, conforme aponta o semanário, dos trabalhadores da rede férrea. Nessa solenidade, Pereira anuncia que o jornal é veículo oficial do sindicato em questão, de acordo com a publicação de 09 de abril de 1933, na qual descrevia todos os acontecidos do evento que concretizou a formação do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

---

<sup>37</sup> Novo do Cunha-MG, Imbetiba-RJ, Cachoeira do Macacú-RJ, Bauru-SP, Sorocaba-SP e Botucatu-SP, Jacareí-SP; Varginha-MG, Passa Quatro-MG, Soledade-MG, Belo Horizonte-MG. *O Momento*, Cruzeiro, 5 fev. 1933, n.3; *O Momento*, Cruzeiro, 12 fev. 1933, n.4.

<sup>38</sup> Pontes de Miranda (Francisco Cavalcanti P. de M.), advogado, jurista, professor, diplomata e ensaísta, nasceu em Maceió, AL, em 23 de abril de 1892, e faleceu no Rio de Janeiro, RJ, em 22 de dezembro de 1979. Estudou Direito na Faculdade do Recife, onde se bacharelou em 1911, com 19 anos. Estreou aos 20 anos com o ensaio filosófico *A moral do futuro*, prefaciado por José Veríssimo. A partir dessa época não cessou de escrever a sua grande obra, que abrange os campos da Sociologia, da Filosofia, da Matemática e, acima de tudo, do Direito. Foi professor da Universidade Nacional, da Universidade do Recife e de outras; conferencista, no Brasil e no estrangeiro; membro de várias instituições culturais; desempenhou numerosas missões diplomática. Advogado militante, exerceu o cargo de Desembargador do Tribunal de Justiça do Distrito Federal até 1939, quando foi transferido para a carreira diplomática, na qualidade de embaixador na Colômbia. Com o livro *A sabedoria dos instintos*, recebeu em 1921 o prêmio da Academia Brasileira de Letras. Em 1925, a Academia voltou a premiá-lo com a sua láurea de erudição, pelo livro *Introdução à sociologia geral*. Sua obra mais importante é o célebre *Tratado de Direito Privado*, em 60 volumes, concluído em 1970. Na sua obra imensa, a parte mais numerosa é a bibliografia jurídica, dominada pelas perspectivas perenes do seu espírito múltiplo: concepção científica do Direito, progresso científico, liberdade, humanismo, visão poética, antitotalitarismo, senso da democracia, inspiração filosófica, preocupação ética. Caracterizou-o um voluntarismo pragmatista, sempre dinâmico e insatisfeito. Mais voltado para a questão metodológica do que para o plano epistemológico, foi um realista, ansioso pela cientificidade do Direito e da Filosofia.

Além da questão sindical, essa imprensa local visa à conscientização, instigando novas questões à sociedade cruzeirense. Preocupa-se com aspectos significativos, como o voto feminino<sup>39</sup> e ideologias partidárias. Ainda sobre o ato de votar, nas eleições que ocorreram em três de maio, do ano em questão, houve grande campanha do jornal para que a população comparecesse às urnas, o que de fato ocorreu, pois, 88% dos eleitores<sup>40</sup> exerceram seu direito a escolha eleitoral.

Uma singularidade desse episódio foi o número de votos obtidos pelo Partido Socialista Brasileiro, fato que nos leva a perceber os ecos do jornal sobre a população local, pois o mesmo, durante a campanha para que a população fosse votar, pedia votos a esse partido.

Outra temática que me aponta diversos questionamentos é a coluna *Questão Social*, assinada por Ana Amélia. Essa coluna é escrita pelo próprio Durval, que assume sua autoria na última publicação do jornal em dezembro de 1933. A indagação que fica é: Por que uma coluna na qual ele escreve sempre em tom ácido e irônico e que acredito conter as mais sérias críticas é assinada por uma mulher?

Durante sua breve existência, que ocorreu somente no ano de 1933, o jornal dedicou-se a luta social e proletária, expondo suas opiniões e ideais em tom ácido. Essa exposição ideológica compromete diretamente seu responsável, Durval Pereira, que passou a ser apontado pelo Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS), como um agitador, pois tecia nas páginas *d'O Momento* ideias sobre socialismo, Marx e luta operária.

Outros jornais locais também são utilizados como fontes (“O Cruzeiro”, 1933 e 1935; “O Cruzeiro”, 1934 e “Cruzeiro Jornal”, 1934), fazendo um contraponto ao que é publicado pelo “O Momento”. Há, entretanto, diferenças em suas temáticas, percebo “O Cruzeiro”, o oposto d’O Momento, mais patronal. Já “Cruzeiro Jornal” que tem o início da sua publicação em 1934, parece-me mais próximo ao “Momento”, visto que o próprio Durval Pereira, publica poesias nesse jornal, e o mesmo também fez questão de transcrever parte do discurso feito pelo ex-

---

<sup>39</sup> O voto feminino só se torna obrigatório com a Constituição de 1934 no governo de Getúlio Vargas, em 1933 era facultativo.

<sup>40</sup> Esse número é significativo, pois, de acordo com o poeta Castro Lima, a cidade em 1934, possuía cerca de 25000 habitantes, ou seja, cerca de 22000 habitantes foram as urnas. (ANDRADE, p. 130, 1994)

ferroviário no cinquentenário da Estrada de Ferro Sul de Minas. A publicação de “O Cruzeiro” parece-me fazer a maior oposição ao momento, pois sempre referia-se aos ferroviários como *fogueteiros e adoradores de Moscou*, além de exaltar a chegada dos integralistas na região, como símbolo da ordem.

Também será utilizado como fonte para essa dissertação o prontuário do DEOPS do escritor, idealizador e financiador do jornal *O Momento*, Durval Pereira que contém 54 páginas, sendo elas vários relatórios oficiais, panfletos e cartas transcritas, as quais ajudarão a comedir sobre como esse personagem e o jornal eram vistos pelo Estado.

Qual é a “cultura da classe trabalhadora” que o jornal *O Momento* explicita? Ou seja, quais os meios de luta que este periódico expressa e qual era o perfil dos ferroviários que ele objetivava? Que motivos teriam levado esse jornal a ser publicado em Cruzeiro e não em outro lugar, já que a cidade não era a que mais concentrava este tipo de trabalhador no período?

A publicação de um jornal da classe trabalhadora é um meio de desenvolver e difundir ideias entre os trabalhadores, sendo uma forma de organizá-los. Por meio dessa imprensa ferroviária, busco compreender essa classe trabalhadora, ou seja, como que o jornal *O Momento* congregou os ferroviários por meio de suas ideias e como isso se deu no espaço urbano em questão, a cidade de Cruzeiro.

Quando uma discussão traz a imprensa como objeto e fonte de estudo, é necessário concebê-la como algo que se “*constitui muito mais ingrediente do processo, do que registro dos acontecimentos, atuando na constituição de uma consciência história*”<sup>41</sup>. A partir dessa premissa, o jornal será analisado, como algo que constitui em si o processo de uma conjuntura história para Cruzeiro em 1933.

Percebe-se essa imprensa como parte constituinte da construção do espaço público e a sua participação nas disputas sociais, estabelecendo uma relação entre ela e o viver urbano em Cruzeiro<sup>42</sup>. Também, questiona se esse jornal é fruto de

---

<sup>41</sup> CRUZ, Heloisa de Faria e PEIXOTO, Maria do Rosário da C. **Na oficina do historiador**: conversas sobre história e imprensa. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 35, dez. 2007, p. 253-270.

<sup>42</sup> CRUZ, H. F. **São Paulo em papel e tinta**. Periodismo e vida urbana – 1890 – 1915. São Paulo: Educ/Fapesp, 2000.

uma configuração geográfica trazida pela chegada das ferrovias, visto que o mesmo está diretamente ligado à causa ferroviária e traçado da ferrovia.

Por ser uma cidade de entroncamento, férreo e geográfico, entre São Paulo-Minas-Rio, sua característica populacional, como descrevem os historiadores cruzeirenses, era de transitoriedade. Essa especificidade se dá devido ao grande fluxo de pessoas, que iam e vinham pela ferrovia, constituindo assim uma sociedade heterogênea formada por paulistas, mineiros e cariocas.

Essa sociedade foi marcada pelo trabalho na ferrovia, já ilustrado na fala de D. Jandyrá e Sr. Marinho, caracterizando-a, de certa forma, como proletária; apesar de possuir outros tipos de ocupação (comércio, agricultura e indústria). E é dentro dessa estrutura do “viver ferroviário” que o jornal *O Momento* nasceu, indissolúvel da realidade experimentada por Cruzeiro.

O que revela o jornal sobre tal territorialidade será cotejado com outras fontes documentais que nos trazem informações sobre o desenvolvimento e “progresso” proporcionado pela Estrada de Ferro Sul de Minas, que trouxe para esse espaço urbano oficinas, escola, Cooperativa – com lojas e farmácia – e a Sede administrativa, tornando a cidade o núcleo dessa ferrovia.

Não seria, então, redundante afirmar que a realidade cruzeirense é pautada pela ferrovia, pois além de dinamizar a economia local se configura como um “porto” de chegadas e partidas.

O porto é um lugar de experiências múltiplas, chegada do imigrante ou migrante, outras culturas, um local de trocas e apropriações, que moldaram o viver urbano em muitas cidades brasileiras. A ferrovia para Cruzeiro permite as mesmas possibilidades, pois é por ela que chegam e partem pessoas, ideias, mercadorias e notícias.

A população local se apropriou tanto dessa rotina do “ir e vir” que a Estação se tornou um espaço social, de lazer, pois nos horários de baldeações dos trens para São Paulo, Rio ou Minas, lá estavam os cruzeirenses a esperar, conversar e observar a chegada e partida dos trens e pessoas. Era onde se faziam os negócios, contatos, esperavam-se e despachavam-se mercadorias, enfim, lugar onde permitia a cidade romper suas fronteiras pela linha do trem.

Acredito ser esse cotidiano um dos fatores que possibilitou a criação d'O Momento na cidade. É arriscada essa afirmação, mas se levarmos em consideração o cotidiano marcado pelo viver socialmente e culturalmente a ferrovia, o local sede da administração da Sul de Minas e a quantidade de trabalhadores ferroviários existentes; essa afirmação é categórica. Esse jornal, entretanto, como explícito, de vida breve, se apropria do cotidiano local e acaba por anunciar o viver férreo experimentado pelos cruzeirenses.

A percepção trazida pelo jornal é de uma outra Cruzeiro, diferente da que encontro ao andar pelas ruas hoje. Vislumbro em suas páginas uma cidade em movimento.

Os memorialistas que escreveram sobre Cruzeiro a apontam como um lugar de entroncamento entre os Estados de São Paulo, Minas e Rio, e essa condição foi responsável pela circulação de ideias, colocando a cidade em uma posição de destaque para uma cidade de interior.

É destacada também pelo jornal a presença de uma Escola Normal de Formação para professores, um instituto de música e festividades carnavalescas que eram utilizadas para realização de crítica social.

*O Momento*, de acordo com os indícios que aqui foram e serão apresentados, a partir de um olhar que valoriza o cotidiano do trabalho na ferrovia, me possibilitar-me-á, ao longo dessa pesquisa, conhecer pelas fontes a sociedade de Cruzeiro em 1933.

No primeiro Capítulo a cidade será revelada a partir do que *O Momento* aponta, o seu olhar e seus recortes da realidade local, como ele concebe a constituição desse espaço urbano.

As colocações realizadas por esse semanário, ou seja, a visão que ele assume, sempre será analisada de forma crítica, não assumindo-a como verdade absoluta, mas sim com um pórtico para novas indagações e percepções.

A constituição do segundo capítulo pautar-se-á numa discussão sobre essa imprensa, questionando-a, a partir das possibilidades que o jornal oferece, quais as temáticas que eleger como relevantes, os motivos que levaram a sua formação,

quais os sujeitos revelados por ele e seus projetos de luta, enquanto classe ferroviária, as opiniões conflitantes que propõe. Enfim, como se deu a produção desse jornal nesse espaço urbano e a reciprocidade que se estabelece entre ambos e o que significou esse percorrer de ideias pelos trilhos da ferrovia.

O terceiro e último capítulo, intitulado *Por detrás do papel e da tinta: Durval Pereira*, ater-se-á em discutir sobre essa personagem, que idealiza e redige o jornal, não de forma isolada e biográfica, mas inserida dentro de uma conjuntura de luta que constituiu os ferroviários de todo país.

Nas considerações finais, será traçado em linhas gerais a relevância dessa pesquisa e as possibilidades historiográficas que a cidade de Cruzeiro, ainda permite.



## **CRUZEIRO: a cidade do trem**

*Todos os dias é um vai-e-vem  
A vida se repete na estação  
Tem gente que chega pra ficar  
Tem gente que vai pra nunca mais  
Tem gente que vem e quer voltar  
Tem gente que vai e quer ficar  
Tem gente que veio só olhar  
Tem gente a sorrir e a chorar  
E assim, chegar e partir  
São só dois lados  
Da mesma viagem  
O trem que chega  
É o mesmo trem da partida  
A hora do encontro  
É também de despedida  
A plataforma dessa estação  
É a vida desse meu lugar  
É a vida desse meu lugar  
É a vida*

(Encontros e Despedidas – Milton Nascimento e Fernando Brant.)

O pesquisar sobre uma cidade permite um aprender não somente sobre o seu passado, mas também seu presente. É interessante como não se sabe olhar, perceber, sentir e degustar com os vários sentidos que possuímos a cidade que nos rodeia.

O jornal *O Momento* possibilitará um *tour* por essa cidadezinha interiorana do estado de São Paulo, revelando traços que constituem a história desse lugar.

Porque surgimos

Surgimos do impulso interior de um núcleo de idealistas. Surgimos como uma afirmação valorosa de trabalho e cultura dessa terra! [...] Surgimos da fé e da certeza de que somos um povo honesto, culto e laborioso que despertamos do sono anestésico da indiferença, dos nossos problemas cujo prolongamento seria um crime. [...] Porque nos apiedamos do pobre que trabalha com miséria de alimentação, com insuficiência de cultura, com ignorância dos seus direitos sob o látigo impiedoso dos explorados [...]¹

O trecho acima inicia a publicação do jornal em questão, e permite refletir e questionar sobre essa cidade. Quem eram esses “idealistas” que o jornal aponta? Que trabalho era esse apontado como “valeroso”? Quem eram esses “explorados”, segundo o jornal? Quem é esse “povo” a que se refere? Várias perguntas surgem à procura de identificar quem eram essas pessoas, qual a relevância dessa cidade, dessa luta e de seus trabalhadores. Questionando os apelos utilizados para se referir à cidade, e indagando sobre os motivos de um discurso utilizado pelo jornal, que motiva sentimentos e que fala de forma genérica sobre povo.

A leitura do trecho acima possibilitou a percepção de uma cidade interiorana, diferente dos estereótipos pré-estabelecidos, ou seja, um lugar pacato e calmo, sem muitas tensões sociais. Ao perceber o contrário, como aqui será mostrado, justifica-se a motivação para essa pesquisa.

Esse espaço urbano cruzeirense, que o jornal conduz a questionamentos, é percebido como *uma experiência individual e coletiva, onde a rua, a praça, a praia, o bairro, os percursos estão plenos de lembranças, experiências e memórias*².

---

¹ O Momento, Cruzeiro, 22 jan 1933, n.1

² ROLNIK apud MATOS, 2004, p.09

A cidade teve sua origem primeira na Fazenda Boa Vista, pertencente ao Major Novaes, que por sua influência, junto ao imperador D. Pedro II, trouxe a ferrovia para dentro de suas terras, permitindo com que a região se desenvolvesse e se tornasse em, 1901, a cidade de Cruzeiro<sup>3</sup>.

Essa é a síntese do primórdio citadino, que todo o cidadão cruzeirense aprende, evidenciando-se, contudo, sem apontamentos sobre a relevância que as tensões e relações ferroviárias tiveram para a cidade. Somente posterior à leitura desse jornal é evidenciado o quanto a chegada e o trabalho na ferrovia haviam moldado o viver urbano e social dessa urbe, visto que os memorialistas que se debruçaram a escrever a história local não pontuam essas tensões.

O jornal permite perceber a relevância do trabalho na ferrovia para a cidade de Cruzeiro, e as tensões sociais que constituíram a história local, busca-se, por meio dele, um outro olhar para a construção da história cruzeirense, que considere os questionamentos acima elaborados.

A ferrovia chega ao Brasil em meados do século XIX, pela iniciativa privada<sup>4</sup> para servir seus interesses, ou seja, o escoamento de sua produção agrária. A primeira ferrovia foi construída no Rio de Janeiro por Visconde de Mauá, e se disseminou pelo território nacional, de acordo com os interesses de uma elite produtora de café.

Modernizar o país era a concepção dessa elite cafeicultora, que trazia consigo uma relação antagônica entre seus ideais, que estavam enraizados numa tradição de poder, mas que visavam o moderno<sup>5</sup>. O conceito de modernidade, moderno, modernização proposto por esses “donos do poder” no Brasil, a partir de 1870:

[...] a estrada de ferro, a eletricidade, o telégrafo, o telefone, o gramafone, o cinema, o automóvel, o avião; as instituições científicas, Manguinho, Butantã, Escola de Minas, as escolas de Medicina e Engenharia; eram as novas ideias, o materialismo, o positivismo, evolucionismo, o darwinismo social, o livre cambismo, o secularismo, o republicanismo; era a indústria, a imigração européias, o branco; era a última moda feminina de Paris, a última moda máscula de Londres, a língua e literatura francesas,

<sup>3</sup> ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994.; GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.; GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986.

<sup>4</sup> Para servir de escoamento da produção da elite carioca.

<sup>5</sup> CARVALHO, José Murilo. **Pontos e bordados**: escritos de uma história política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. p.116

o dândi, o *flâneur*, era também o norte-americanismo, o pragmatismo, o espírito de negócios, o esporte e a educação física [...]⁶.

E para alcançar esse fim, o meio necessário para a integração territorial do país definiu-se pelas ferrovias, com a “missão de levar a modernização e a civilização”, findando o “atraso brasileiro”, de acordo com a concepção do que era “moderno”⁷. Nessa conjuntura, rumo ao que foi chamado de “progresso” e integração do território nacional, que a estrada de ferro chega à cidade de Cruzeiro.

O trem vem se aproximando rápido, como um monstro, um dragão construído pelo homem que solta fumaça cinzenta pela boca. É o vapor que transforma a estação, dando uma atmosfera fantasmagórica à cena. A fumaça transfigura-se em nuvens que tomam conta de todo o espaço em volta da locomotiva, como dissolvendo a possibilidade de olhar daquele que contempla a tela. A locomotiva é como uma aparição mágica⁸.

No dia 20 de julho de 1875, passou, pela primeira vez, nas proximidades da Fazenda Boa Vista o trem inaugural da Estrada de Ferro D. Pedro II. Nove anos mais tarde, a Serra da Mantiqueira, outrora muralha de pedra verde, obstáculo a ser transposto, para o encontro das minas, estrada de pó, pedras e burros, ganha rédeas de aço e torna-se um borrão com a chegada da “modernidade” a vencer a altura. E, ao desaparecer da fumaça e reconfiguração da paisagem borrada, as pessoas se aglomeraram, dando início, em 1901, à cidade de Cruzeiro.

Essa cidade é fruto da chegada da ferrovia na região valeparaíba, a Estrada de Ferro D. Pedro II e posteriormente a Estrada de Ferro Rio and Minas. A criação da Estação do Cruzeiro, com a Estrada de Ferro D. Pedro II (que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro) trouxe um novo estímulo econômico para a região, sendo o alento criador de Cruzeiro. Embora, no local, já existissem cabanas e casebres pertencentes a colonos da fazenda Boa Vista do Major Novaes, é com a chegada dos trabalhadores da estrada em construção e dos agrupamentos instituídos nos

---

⁶ *Ibidem*⁶ p. 119-120.

⁷ LIMA, Pablo Luiz. **A máquina, tração do progresso**: memórias da ferrovia no oeste de minas. UFMG, 2003.

⁸ MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas**: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009, p.35.

alojamentos de madeira, em torno das obras da ferrovia, que se forma a cidade de Cruzeiro<sup>9</sup>.

Assim, sob a égide do transporte ferroviário, o povoado que se formou próximo à ferrovia, rapidamente se desenvolveu, à semelhança de tantas outras que se iniciam com assentamentos de trabalhadores vinculados a grandes empreendimentos, em geral estatais.

Essa cidade não foge a regra do processo de “modernização” do Brasil, que comporta em seu nascimento a questão “tradição/modernização”<sup>10</sup>, visto que a cidade nasce juntamente com a ferrovia, símbolo do “progresso” nacional no início do século XX, mas tem como fator principal da chegada do trem a influência do Major Novaes, um fazendeiro que instou a D. Pedro II, seu amigo, para que mudasse o trajeto original da ferrovia de forma a fazê-la passar ao lado de suas terras.

Na leitura desse jornal cruzeirense, que existiu apenas no ano de 1933, é percebido outro interior paulista, não mais aquele inerte e pacato, como julgado *a priori* por todo morador interiorano<sup>11</sup>. Uma cidade em movimento, que sentia o ressonar das agitações que os grandes centros experimentavam naquele momento, como as reformas urbanas e políticas, organização das classes trabalhadoras, difusão da imprensa nacional e a necessidade do ensino gratuito.

A cidade construída pelos memorialistas não comporta as tensões sociais, vê-se um enfileirado de fatos, fotos e datas, que se pautam numa concepção desenvolvimentista, indicando somente o “esplendor” dessa urbe. Não são pontuados os conflitos, o lixo e a falta de calçamento da cidade, os impostos altos, enfim não há problematização desse dito “progresso” que assola a história da cidade de Cruzeiro, ela sempre é descrita como progressista, pioneira, culta, letrada, urbana, já que com luz elétrica desde 1913, água e esgoto, com escolas e teatros<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.

<sup>10</sup> CARVALHO, José Murilo. **Pontos e bordados**: escritos de uma história política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998, p.119-125.

<sup>11</sup> Faz-se necessário esclarecer que há sempre um espanto quando apontada a temática dessa pesquisa com os moradores locais.

<sup>12</sup> ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994.; GUIMARÃES, Joaquim de Paula.

Encontra-se nas páginas desse semanário intitulado de *O Momento* uma proposta de mobilização da classe ferroviária, que se configurou num conflito entre empregados e empregadores. Porém também se percebe uma cidade com altos de impostos, sem calçamento, com mendigos, com muito lixo nas ruas, com péssimo odor, devido às instalações do frigorífico, enfim, uma urbe desmitificada e menos romântica concebida pelos memorialistas.

É percebido um discurso ufanista, com um apelo sentimental realizado por esses “contadores” da história local, que acaba por traduzir na construção de espaço urbano cruzeirense glorificado:

Nossa cidade, que ainda não atingiu meio século de existência, é, sem dúvida alguma, o mais importante centro ferroviário, industrial e comercial do norte de São Paulo. Não obstante os golpes desairosos que sofreu, foi a cidade que mais se desenvolveu no curto espaço de 40 anos. O seu progresso deve a sua invejável situação geográfica, verdadeiro cruzeiro donde tira o nome [...]<sup>13</sup>.

Cruzeiro se apresenta, de acordo com os jornais locais<sup>14</sup> e seus memorialistas<sup>15</sup>, como um centro urbano estruturado possuindo, em 1933, 1.895 prédios, onze fábricas de banha, três usinas de laticínios, uma cerâmica, um frigorífico, três cinemas, um teatro, fábricas de bombons, malas camas e colchões, olarias, fábricas de ladrilhos, sabão, móveis, massas alimentícias, farinha de milho, bebidas, 405 comerciantes, escolas, gráficas, livrarias, bancos, lotéricas, asilo, Santa Casa, Clubes esportivos, estádio de futebol, igrejas, loja maçônica e também Sede da Administração da Estrada de Ferro Sul de Minas.

Apesar dessa estrutura comercial e espacial que se edificou devido ao entroncamento das ferrovias (Minas and Rio e Central do Brasil), o discurso da

---

**Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.; GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986.; SILVA, João Ramos. Cruzeiro: Binômio Educação e Indústria. Cruzeiro: Gráfica “Prof. João Silveria”, 1970.

<sup>13</sup> Discurso proferido por Hilton Federici, em sua formatura na Escola Norma. Jovem memorialista local, que em 1933 inicia seus estudos sobre a História de Cruzeiro. *O Momento*, Cruzeiro, 12 mar. 1933, n.8

<sup>14</sup> *O Momento*, 1933; *O Cruzeirense*, 1933.

<sup>15</sup> ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994.; GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.; GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986.; SILVA, João Ramos. Cruzeiro: Binômio Educação e Indústria. Cruzeiro: Gráfica “Prof. João Silveria”, 1970.

citação acima, conota excessivamente a questão do progresso, que motiva questionamentos a perceber como esse desenvolvimento ocorreu na cidade, pois se *foi a cidade que mais se desenvolveu no curto espaço de 40 anos* não havia no local aqueles que eram excluídos socialmente, sendo a cidade detentora do “progresso” absoluto e *bem-estar do povo*<sup>16</sup>?

Essa questão, pautada a partir do discurso do jornal, vai de encontro com a fala de D. Jandyrá, a qual afirmou que a cidade estava dividida em centro (cidade) e vilas (regiões afastadas do centro), e nessas últimas moravam as pessoas mais pobres, incluindo ferroviários de cargos mais baixos. Esse fato acabou por excluir a visão genérica e homogênea de progresso que é construída pelo jornal no número inicial.

A construção do espacial citadina é também social, visto que, a urbe cruzeirense se constituía numa região central, onde a parcela com certa ascensão social residia, e numa região periférica que agrupava a parcela social menos favorecida. Os conceitos teóricos que definem centro e periferia são inúmeros, mas o que será adotado para essa discussão refere-se aos aspectos da formação do espaço urbano, ou seja, os diferentes territórios que compõem a cidade.

A região central define-se *por meio de um processo de concentração de atividades de comercialização de bens e serviços, de gestão pública e privada, de lazer e de valores materiais e simbólicos em uma área da cidade*<sup>17</sup>. Na cidade de Cruzeiro, a área julgada em 1933, como centro, era concebida, segundo informa o Sr. Jorge Santiago<sup>18</sup>, pela rua: Jorge Tibiriçá (Rua 3), Nesralla Rubez (Rua 4), Cel. José de Castro (Rua 5) e Cap. Avelino Bastos (Rua 6), conforme ilustrado abaixo pelo área destacada.

<sup>16</sup> João Ramos. Cruzeiro: Binômio Educação e Indústria. Cruzeiro: Gráfica “Prof. João Silveria”, 1970

<sup>17</sup> SPOSITO. Maria Encarnação Beltão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo**. Investigaciones Geográficas. Universidad Autónoma de México, n. 54, p. 114-139, Agosto, 2004. p.124

<sup>18</sup> Jorge José Santiago, 90 anos, ex-comerciante, foi prefeito, vereador e vice-prefeito na cidade de Cruzeiro, destacou-se na política por realizar uma gestão que atendia, segundo vários moradores da cidade, as parcelas mais pobres.







Essa definição espacial do território cruzeirense contradiz o que é concebido, de acordo com a influência da ferrovia, na formação no espaço citadino:

O papel das ferrovias e a localização de seus terminais nas cidades influenciaram a concentração de atividades nessas áreas, em torno das quais também se estruturou o transporte intra-urbano, tornando-as setores urbanos de grande acessibilidade, mostrando as intrínsecas relações entre processo, forma e funções [...] <sup>20</sup>.

Um dos motivos para que a Rua Engenheiro Antônio Penido não fosse considerada região central de Cruzeiro, é a sua proximidade <sup>21</sup> com o local onde ficava a zona de prostituição, conforme percebido na fala do Sr. Jorge Santiago, *“havia próximo à Estação uma casa de prostituição que era muito famosa e vinha gente de vários lugares conhecer”*.

A periferia, por outro lado, define-se, negativamente, por comparação ao centro <sup>22</sup>. A periferia da cidade de Cruzeiro era chamada de “vilas”, segundo a fala do Sr. Jorge Santiago, Sr. Marinho Fortes e Dona Jandyra Fortes, pessoas que residiam na cidade na época.

A forma como a cidade é geograficamente organizada faz com que ela não apenas atraia gente pobre, mas que ela própria crie ainda mais gente pobre. O espaço é, desse modo, instrumental à produção de pobre e de pobreza: um argumento a mais para considerarmos o espaço geográfico não apenas como um dado ou como um reflexo, mas como um fator ativo, uma instância da sociedade, como a economia, a cultura e as instituições <sup>23</sup>.

Dentre tantas regiões periféricas que formam o espaço urbano cruzeirense hoje, a mais antiga e que compõe a região periférica da cidade é a Vila Canevari, destacada na foto abaixo. Esses locais eram destinados às *pessoas mais pobres*

<sup>20</sup> CORRÊA *apud* SPOSITO. Maria Encarnação Beltão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo**. Investigaciones Geográficas. Universidad Autónoma de México, n. 54, p. 114-139, Agosto, 2004. p.124

<sup>21</sup> O que separava a Rua Engenheiro Antônio Penido da zona de prostituição era apenas 200m, inclusive é destacado também na fala do ex-prefeito cruzeirense, que havia no Cine Teatro Capitólio uma porta que dava para linha férrea, para que as “mulheres da vida” pudesse entrar no teatro sem serem vistas pela sociedade, ou para os senhores frequentadores do teatro pudessem sair para frequentarem o prostíbulo.

<sup>22</sup> SPOSITO. Maria Encarnação Beltão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo**. Investigaciones Geográficas. Universidad Autónoma de México, n. 54, p. 114-139, Agosto, 2004. p.124

<sup>23</sup> SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. p. 59.



Por ser uma cidade de entroncamento, férreo e geográfico, entre São Paulo-Minas-Rio, sua característica populacional, como descrevem os memorialistas cruzeirenses, era de transitoriedade. O intenso fluxo de pessoas, que iam e vinham pela ferrovia, constituía uma população heterogênea, que chegava para trabalhar no comércio, agricultura, e principalmente na ferrovia<sup>24</sup>.

Imerso a essa estrutura do trabalho na ferrovia, conforme atesta D. Jandyrá *“Em Cruzeiro tudo era a ferrovia”*, que se permitiram as possibilidades de trocas, pois é por ela que chegavam e partiam: pessoas, ideias, mercadorias e notícias, um espaço cruzeirense que abriga disputas e tensões sociais<sup>25</sup>.

A população local apropriou-se tanto dessa rotina do “ir e vir” do trem, que a Estação também se tornou um espaço social, de lazer, pois nos horários de baldeações para São Paulo, Rio ou Minas, lá estavam os cruzeirenses a esperar, conversar e observar a chegada e partida dos trens e pessoas. *“O trem era meio dia... começava meio dia... 10 horas começava 10 horas... Daí todo mundo ia pra estação pra ver o movimento que tinha na estação... o trem chegava do Rio, chegava de São Paulo pra embarcar pra Minas”*, conforme rememora o Sr. Marinho Fortes, ex-funcionário da Fábrica Nacional de Vagões, ainda hoje habitante de Cruzeiro. Era onde se faziam os negócios, contatos, onde se esperava e se despachava mercadorias, enfim, lugar que permitia à cidade ampliar a sociabilidade do estreito núcleo familiar, romper as fronteiras do cotidiano provincial citadino interiorano.

Uma visão a contra-pelo desse viver ferroviário experimentado pela cidade é também salientado pelo jornal:

---

<sup>24</sup> De acordo com os memorialistas e o percebido pela imprensa local a população que constituíam a cidade de Cruzeiro os descendentes dos trabalhadores da Fazenda Boa Vista, formados de espanhóis, jagunços e cearenses, mineiros, paulistas, cariocas, franceses, ingleses, italianos e tantos outros que chegavam pela ferrovia. ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994.; GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.; GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986. ; O CRUZEIRENSE. Cruzeiro. Eurico Penna, 1933-1935.; O CRUZEIRO. Cruzeiro. Argemiro Alves de Sá. 1934.; O CRUZEIRO JORNAL. Cruzeiro. 1934.; O MOMENTO. Cruzeiro: Durval Pereira, 1933.

<sup>25</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

E esse fracasso resulta do fato da nossa vida social girar em torno da administração da E. de F. Sul de Minas. Ora, não tendo os administradores da sul residência fixa aqui, sendo hospedes, e não estando no dever, nem tendo tempo, para organizar a nossa vida social, resulta que todas as nossas iniciativas são transitórias como a estadia dessa mesma administração. [...] O que se verifica é que os elementos representativos de todas as classes sociais, agrupam-se em torno da administração à espera que essa faça o que estava na obrigação desses elementos fazer. [...] Uma outra parte interessante da vida social de Cruzeiro se refere à sua política. Talvez aí esteja o pivot de todo complexo problema de nossa vida social. Em virtude da grande influencia que o governo de Minas tem em Cruzeiro, influencia essa muito natural, advinda não só da influencia econômica através dos funcionários da Sul de Minas, como de sua administração, a política em Cruzeiro não é bem definida si mineira, si paulista [...] <sup>26</sup>.

Na citação acima, ao contrário do que é evidenciado pelo memorialista Hilton Federici, a ferrovia não está associada somente ao progresso, mas como algo que também freia o desenvolvimento em Cruzeiro. É possível perceber o quão dúbia foi a instalação das ferrovias na cidade, e no cenário nacional, pois apesar de 1200 ferroviários da Sul de Minas<sup>27</sup>, somados aos da Central do Brasil, contribuírem para o desenvolvimento, também torna as relações econômicas locais como algo “dependente”, fechado, sem possibilidades além das que são oferecidas pela ferrovia.

A presença da ferrovia, como “detentora do desenvolvimento local”, é tão marcante na história cruzeirense que o período é considerado áureo, pelos memorialistas que escreveram sobre a cidade, está atrelado à permanência da Sede Administrativa da Sul mineira<sup>28</sup> em Cruzeiro, conforme ratifica a citação acima.

A dura crítica ao desenvolvimento atrelado à Estrada de Ferro Sul de Minas desmitifica a correlação que pontua a ferrovia como sinônimo irrevogável de progresso, e também evidencia o quão o cotidiano ferroviário marca a sociedade cruzeirense.

Muito além, da estreita relação entre o viver ferroviário e a população cruzeirense, o jornal ainda aponta traços ímpares sobre a realidade local que vão

---

<sup>26</sup> O Momento, 17 set 1933, n.31

<sup>27</sup> O Momento, 17 set 1933, n.31

<sup>28</sup> De 1922 a 1936, segundo Carlos Borromeu, que se iniciou com a Fundação da Associação Beneficente e Cooperativa da Rede Sul Mineira e finda com a saída da diretoria e oficinas da Sul Mineira. (1998, p.124-127).



aos poucos esclarecendo dúvidas ou aumentando-as, sobre a cidade de Cruzeiro em 1933.

É observada uma grande campanha do jornal para o alistamento eleitoral dos cruzeirenses que antecedeu as eleições de 03 de maio, daquele ano. Foi abordada, em suas publicações, a partir de 12 de março, a temática do alistamento eleitoral, sob diversas perspectivas, mas sempre trazia em alguma página do jornal a frase “*Alistai-vos! São Paulo precisa de eleitores, Alistai-vos!*”<sup>29</sup>.

No dia 3 de maio de 1933, realizaram-se as eleições para a Assembléia Constituinte, nas quais cada Estado escolheu deputados em número proporcional à população. Foram eleitos 254 deputados, entre eles havia uma única mulher, Carlota Pereira de Queirós, eleita por São Paulo<sup>30</sup>.

Essas eleições geraram um *frisson* na população brasileira, visto que, ocorreram sob novas regras eleitorais com a introdução do voto secreto, que protegia o eleitor das pressões impostas pelos “caciques políticos”<sup>31</sup>. É criada também a justiça eleitoral, responsável pela fiscalização do alistamento, da votação e da apuração dos votos, e pela primeira vez as mulheres votaram e foram votadas.

Outra inovação do código eleitoral foi à introdução da representação classista, isto é, a eleição de deputados não pelos eleitores em geral, mas por delegados escolhidos pelos sindicatos. Foram eleitos 40 deputados classistas, 17 representando os empregadores, 18 os empregados, 3 os profissionais liberais e 2 funcionários públicos. Era uma tentativa do governo de reduzir a influência dos donos de terra e, portanto, das oligarquias estaduais, no Congresso Nacional.<sup>32</sup>

Sobre as abordagens que O Momento aponta correlatas ao voto a que mais me chamou a atenção foi a crítica feita na coluna “Vida Social”, ao observar com ressalva o alistamento eleitoral feminino:

A expectativa pessimista que tive quanto ao entusiasmo feminino, aqui, ao prélio das urnas não teve razão de ser, ao contrário: moças chics, velhas rabujentas, mendigas, semi-analfabetas, o grosso, enfim, de um feminismo que (aqui entre nós) me desagrade está correndo para alistar-se, em celeuma, como barata em dia de chuva. Talvez eu me engane, mas se por esses *brasis* afora, o alistamento é assim

<sup>29</sup> O Momento, 12 mar 1933, n.8

<sup>30</sup> CARVALHO, José Murilo. **Cidadania no Brasil: um longo caminho**, 11.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p.101

<sup>31</sup> Expressão citada por Carvalho, José Murilo. **Cidadania no Brasil: um longo caminho**, 11.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

<sup>32</sup> CARVALHO, loc.cit.

capenga e caricata, teremos uma constituinte tão neurastênica que... será dissolvida teatralmente. Tomem nota<sup>33</sup>.

Aponta que o voto feminino é utilizado como recurso para a manutenção das “*velhas ideias*”, que acredito ser a continuidade para as antigas forças políticas locais, conforme atesta na mesma coluna no dia 19 de março do ano em questão. A crítica se faz pertinente para o jornal, visto que, conforme constatado nas publicações que antecederam a eleição, o mesmo faz campanha pedindo votos para o Partido Socialista, que ele, jornal, acredita ser a nova ideia sobreposta às velhas<sup>34</sup>, conforme percebido no próprio semanário.

Outro aspecto a salientar sobre essa coluna, publicada no dia 12 de março, consiste no fato do discurso do jornal ser segregacionista para com a mulher e o voto feminino, mas pode ser um aspecto de análise superficial, visto que a coluna é assinada pelo pseudônimo Ana Amélia, uma mulher, embora revelado que a autoria é feita pelo próprio diretor, idealizador e escritor d’*O Momento*, Pereira. Questiona-se qual a intencionalidade do jornal ao apresentar Ana Amélia como responsável pela coluna. É possível afirmar que, tal perspectiva possa significar o apoio de uma mulher, sendo uma forma de legitimar os problemas apontados pelo jornal, e também um olhar diferenciado sobre a questão de gênero, visto que sempre publica textos de Bertha Lutz, nas páginas do periódico ferroviário.

A luta feminina pelo voto, no Brasil, tem sua história contada através de Bertha Maria Júlia Lutz, filha do famoso cientista Adolfo Lutz, que liderou o movimento decisivo para a conquista desse direito. Seu trabalho foi responsável pela inclusão da cidadania das mulheres, dando-lhes direito ao voto e a serem votadas, no novo Código Eleitoral, aprovado em 1932 por Getúlio Vargas<sup>35</sup>.

Essa batalha, contudo, travada pelas mulheres para a conquista do voto tem seu início no país em 1927, quando várias delas perceberam uma lacuna na constituição vigente, a de 1891. O artigo 70, que apontava sobre a obrigatoriedade do voto, afirmava que *são eleitores os cidadãos maiores de 21 anos que se alistarem na forma da lei*, o que não excluía diretamente as mulheres, valendo-se

<sup>33</sup> O Momento, 12 mar 1933, n.8

<sup>34</sup> A tendência política do jornal será melhor discutida no segundo capítulo desse trabalho.

<sup>35</sup> LEONARDO, Patrícia Xavier; MARMO, Ana Carolina. **Adolpho Gordo e Bertha Lutz: A Luta pelo Voto Feminino**. Campinas: CMU, 2006.

dessa lacuna fizeram o pedido de inclusão na lista de eleitores. O pedido foi indeferido pelo juiz que teve como argumento que cidadãos, segundo a Constituição Federal eram somente os do sexo masculino<sup>36</sup>.

Esse aspecto da inclusão da mulher na sociedade brasileira torna a abordagem trazida pelo jornal atualíssima, visto que é um assunto ainda em pauta na sociedade do século XXI. Também demonstra que a cidade de Cruzeiro, acompanhava as discussões abordadas nas grandes capitais do Brasil, na primeira metade do século XX<sup>37</sup>.

Essa situação gera mais dúvidas sobre os motivos dessa segregação, visto que, na publicação do dia 29 de janeiro a colunista Ana Amélia/Durval Pereira afirma estar decepcionada, pois as mulheres cruzeirenses não estavam indo fazer seu alistamento eleitoral e que as mesmas deveriam tomar ciência do potencial feminino.

O alistamento eleitoral feminino está sendo uma decepção para mim. Eu esperava ver uma romaria de mulheres correndo afobadas para conquistarem o título de cidadão, e afinal é essa pasmaceira: o passadíssimo amor ao fogão! [...] Mas “o entusiasmo da fé” é contagioso, e se doze mulheres de S. Paulo podem abalar o Brasil, eu sozinha posso abalar Cruzeiro, isto é, *contagiar* as minhas medrosas companheiras convencendo-as de que as Evas, as Cleopatras, Joanas Darcs, Anitas Garibaldis, as Iolandas Pereiras; temos mais prestígio sob nosso *ruge* e nosso *baton*, do que os homens sob suas casacas e suas carecas luzidias<sup>38</sup>.

Reconhece a relevância da cidadania da mulher a partir da sua participação política, apontando-lhe uma alternativa além dos serviços domésticos. Ainda para atestar a tendência não-segregacionismo para com as mulheres é feita pelo jornal uma crítica a uma palestra, que aconteceu na cidade, destinada somente às moças, no qual a temática consistia nos afazeres domésticos, apontando que as aptidões femininas iam além dessa esfera, sendo capazes de discutir qualquer assunto.

Uma visão também a contrapelo sobre as referências feitas à mulher pelo jornal é perceber que, embora, traga uma proposta de mudanças para os ferroviários, não significa que conceba a igualdade de gênero. E para uma discussão mais ampla é preciso pontuar que a conquista do voto feminino não representou

<sup>36</sup> Ibidem<sup>34</sup>

<sup>37</sup> A conquista do voto não significou uma mudança na igualdade de gênero no Brasil, pois ainda eram visto sob uma ótica preconceituosa.

<sup>38</sup> O Momento, 29 jan 1933, n.02.



grandes mudanças na experiência social das mulheres, havendo ainda desigualdades dos salários pagos, a dupla, tripla jornada de trabalho, a responsabilidade pela educação dos filhos e o cuidado para com a saúde da família. O que significa uma permanência da desigualdade entre gêneros no Brasil, pois ainda eram vistas sob uma ótica preconceituosa<sup>39</sup>.

Ainda sobre o pleito de 3 de maio foi publicado o seu resultado n' O Momento em diferentes datas sob diferentes olhares, no dia 07 de maio que trouxe um resultado prévio das intenções de voto, e no dia 04 de junho com os números exatos.

Na primeira publicação feita exclusivamente o com título *"O pleito de 3 de maio em Cruzeiro"*, o jornal aponta o número de eleitores que compareceram às urnas, 1697, 88% dos que se alistaram, e faz uma prévia dos votos obtidos por cada partido local: Liga Eleitoral Católica (LEC), 300; Partido Republicano Paulista (PRP), 200; Democráticos, 100; Ex-combatentes, 200; total da chapa única, 800 votos; Socialistas, 500; Lavoura, 200; Avulsos, 100 e votos inutilizados 97.

Na segunda publicação a notícia sobre as eleições é publicada diferentemente, não mais em destaque e na primeira página, mas sim uma pequena crítica sobre os motivos que levaram os partidos da chapa única a se unir, o que levou a vitória do mesmo na cidade de Cruzeiro. E na segunda página é feita uma publicação intitulada *"384"* fazendo uma referência aos votos obtidos pelo partido socialista na cidade, na qual apontava a esses 384 eleitores como *"sentinelas e cavaleiros dos ideais socialistas, paladinos da justiça"*, apelando mais uma vez para um discurso ufanista e sentimentalista.

As publicações dos resultados das eleições na cidade de Cruzeiro evidenciam as intenções inseridas no discurso do jornal "O Momento", ou seja, um discurso que visava influenciar a formação de ideias e sentidos, sobre o socialismo, possibilitando que a cidade construísse positivamente um conceito sobre essa ideologia política.

---

<sup>39</sup> SOIHET, Rachel. A pedagogia da conquista do espaço público pelas mulheres e a militância feminista de Bertha Lutz. Revista Brasileira de Educação. Set/Out/Nov/Dez, n.15, p.97-117, 2000 .

Ainda sobre as questões políticas que o jornal aponta, e que me auxilia a construir socialmente o espaço urbano cruzeirense:

No dia 03 do corrente a população de Cruzeiro foi sacudida por uma notícia inesperada; a nomeação de Eurico Penna para prefeito da cidade. [...] a indicação não corresponde à vontade do povo que esperava ver nomeado um dos elementos componentes da “chapa única” com credenciais para tal como Virgílio Antunes, Mário Bittencourt, Humberto Turner, Otavio Ramos, etc radicados na nossa sociedade com um largo acervo de serviços prestados a municipalidade [...]. Deve estar certo do protesto que lhe nomearam todas as classes representativas da cidade em praça públicas, protesto esse que culminou no fechamento pacífico do comércio local, por três horas<sup>40</sup>.

O jornal permite pensar essa sociedade interiorana em movimento, na qual quase três mil cruzeirenses saem às ruas para manifestar o seu descontentamento para com a nomeação do executivo municipal. Mas, ao mesmo tempo trazem questionamentos sobre quem foram esses sujeitos que manifestaram e organizaram tal evento, quem mobilizou tal número de pessoas?

Para tal análise da sociedade cruzeirense é preciso pensá-la conforme Castoriadis aponta:

Eu não posso, evidentemente, saber se tudo isso é suficiente para inverter a situação. O certo é que aqueles que têm consciência da gravidade dessas questões devem fazer o que estiver ao seu alcance – seja por meio de palavras e textos, seja, simplesmente, por atitudes nos lugares que ocupam – para que as pessoas acordem da letargia contemporânea e comecem a agir no sentido da liberdade<sup>41</sup>.

Ou seja, as respostas para tal insatisfação com a realidade local devem vir do povo como um todo. Como se nesse momento específico da história cruzeirense, os seus cidadãos tomaram consciência de seu papel e foram buscar uma alternativa.

O interessante sobre essa manifestação é o caráter xenofóbico que ela possui, pois o principal motivo alegado contra a nomeação do Sr. Eurico Pena, consiste no fato do mesmo ter nascido em outra cidade. Não pode ser descartado também, que tal manifestação possa ter ocorrido pela manutenção das forças políticas tradicionais locais. Contudo, ao confrontar “O Momento” com o outro jornal,

<sup>40</sup> O Momento 10 set 1933, n.30.

<sup>41</sup> CASTORIADIS, Cornelius. **A ascensão da insignificância**. In: As Encruzilhadas do Labirinto IV – A Ascensão da Insignificância. São Paulo: Paz e Terra, 2002. p. 118.

também publicado na cidade, “O Cruzeiro”, não há nenhuma informação sobre tal manifestação, somente elogios sobre a nomeação do mesmo<sup>42</sup>, evidenciando a existência de um jogo de interesses que marca as intenções de cada semanário.

Essa divergência possibilita indagar se de fato tal manifestação ocorrera, ou se a não publicação da notícia no jornal “O Cruzeiro” seria uma tática para não inflamar mais ainda os cruzeirenses. Contudo, o Sr. Jorge José Santiago afirmou que embora houvesse tal situação o prefeito escolhido no ano de 1933 acabou exercendo suas funções no executivo local.

Outra situação a ser pontuada nessa indisposição ocorrida com a nomeação do Sr. Eurico Pena foi a cumplicidade dos comerciantes locais, deixando boquiaberto o semanário em questão, com a situação, *há muito o comércio de Cruzeiro vem sendo sacrificado pelos impostos exorbitantes. Reclamou. Protestou. Não foi atendido. Resolveu levantar-se em pé, de greve. E, nos dias 1 e 2 o comércio cerrou as portas em sinal de protesto*<sup>43</sup>.

A surpresa para com tal situação é evidenciada na coluna “Questão Social, na fala de Ana Amélia, que aponta, ironicamente, ser a greve, ecos da palestra proferida por Pontes de Miranda na inauguração do Sindicato da Estrada de Ferro Sul de Minas, acusando, sarcasticamente, o comércio local de ser comunista.

A sociedade cruzeirense é evidenciada, gradativamente, a partir das observações dos detalhes trazidos pelo jornal aqui discutido. Essa afirmação se pauta nas publicações encontradas sobre o preconceito social em poemas intitulados *Roupa Limpa, Roupa Suja e Roupa Emendada*, que possibilitaram a percepção dessa sociedade, assim como tantas outras, Brasil afora, como preconceituosa.

[...] Estas exigem mais, e, a este preceito  
Juntam as etiquetas nobiliárias  
E escarnecem vaidosas, sem respeito,  
Da pobreza das classes operárias [...]<sup>44</sup>.

[...] Entretanto, é comum, na sociedade

---

<sup>42</sup> É importante frisar que a o jornal O Cruzeiro pertencia ao Sr. Eurico Pena, ele se afastou do mesmo após sua nomeação para prefeito, contudo, acredito que qualquer informação que venha a manchar a sua imagem como político não seria publicada.

<sup>43</sup> O Momento, 04 jun 1933.

<sup>44</sup> O Momento, 30 abr 1933, n.13.

A gente ver figura proeminente  
Sair á rua, sem, necessidade  
Numa sujeira trágica indecente [...] <sup>45</sup>

[...] Entretanto, ao remendo que enobrece  
Alguém há que prefere, sem amuío  
Um terninho enebado que envaidece  
Si encontrases na rua esse sujeito,  
Concluirás, leitor, como eu concluo  
Que ao menos para porco ele tem jeito <sup>46</sup>

Tal publicação ocorreu em afronta ao texto publicado no jornal *O Cruzeiro* que pontua a relevância de “se andar bem trajado”, e também rompe com o dogma do progresso local, bem-estar do povo, cidade pioneira, desenvolvida que os memorialistas propuseram em suas obras.

[...] O traje por exemplo o traje é o primeiro elemento que utilizamos para julgar um cidadão: sem omitir, o conceito que “as aparências iludem”.  
Si topamos com um figurão emproado num fraque de confecção aparada, calças bem entiradas, sapatos polidos a capricho e um “farol” no indicador, dizemos logo conosco: Ai vai um “gran persona”.  
Si vemos, remendos nos fundilhos, colarinho desbeijado e uma gravata, molambenta, temos forçosamente de subordinar nosso julgamento á importância desfavorável recebida [...] <sup>47</sup>

Essa questão traz novamente a fala de D. Jandyra Fortes sobre a exclusão espacial citadina da parcela cruzeirense pobre, remetendo a uma exclusão também pelos trajes utilizados. Apesar dessa referência, tímida à exclusão social, o semanário ferroviário limita-se ao operário pobre, se esquecendo-se da pobreza existente fora da classe trabalhadora.

A cidade de Cruzeiro, ao contrário da alcunha “desenvolvimentista” que os memorialistas apresentaram é revelada pelos jornais locais como um espaço com excesso de lixo, ruas sem pavimentação, enfim, problemas de infraestrutura, que as cidades, de forma geral apresentavam.

Vai crescendo é certo, porém, “ao Deus dará”, sem a preocupação por parte dos poderes competentes, de que o crescimento se dê com ordem e método. E essa anomalia vem de longe [...] Tenha-se sempre em conta que a expansão da cidade necessita se feita mediante plano pré-estabelecido, não devendo serem realizadas obras que se possam ter como provisórias ou que em futuro próximo se demonstrem insatisfatórias [...] <sup>48</sup>.

<sup>45</sup> O Momento, 07 mai 1933, n.14.

<sup>46</sup> O Momento, 14 mai 1933, n.15.

<sup>47</sup> O Cruzeiro, 02 abr 1933, n.26.

<sup>48</sup> O Cruzeiro, 30 abr 1933, n.30.

Falta-nos uma avenida central de grande largura, uma praça de boa proporções e homogeneidade nas construções, notando-se, enfim, um empobrecimento de estética lamentável, que culmina no horrível que é nossa Estação Ferroviária, circundado de trilhos de perigosa travessia e isolada da cidade [...] Outro aspecto a ser obrigatoriamente focalizado é o que relaciona com as condições higiênicas e de salubridade citadinas [...] <sup>49</sup>

Vê-se, pois, que muito pouco se deve esperar para a melhora das condições econômicas municipais da cooperação do campo [...] Nossa indústria cinge-se quase exclusivamente a produção de banha. Indústria futura. Momentaneamente emperrada [...] Resta o comércio. Que esplendidas possibilidades eles nos apresenta, desde que transformado em comércio essencialmente atacadista e fornecedor. A cidade propriamente dita, não contribuirá mais eficazmente para o desenvolvimento local, tornando-se necessária sua projeção pelas povoações paulistas das cercanias e pelo Sul de Minas em fora [...] <sup>50</sup>

Vê-se uma cidade contrastante a “Renascença cruzeirense”, como a década de 30 é revelada pelos memorialistas. Percebe-se uma cidade com falta de estrutura física, que cresce desordenadamente, assim como tantas outras, Brasil afora, *mal cheirosa devido a falta de desinfetação das “bocas de lobos”, esgotos e valetas* <sup>51</sup> e condições econômicas municipais deficitárias. Essas alusões sobre as situações experimentadas pela cidade de Cruzeiro, demonstradas pela imprensa contribui a romper com o paradigma do progresso sempre frisado pela história local, e na construção de uma nova conjuntura história para a cidade.

São percebidos por ele outros tecidos que formavam a sociedade cruzeirense como a presença de uma Escola Normal de Formação para professores, um Instituto de Música e as festividades carnavalescas cujos temas demonstram a consciência de cidadania que movia os jovens. Isso servia como mote para a crítica social de forma satírica e espirituosa, muito a gosto de nossa brasilidade, conforme demonstram os estudos sobre a função social do carnaval no Brasil, sendo uma forma de diálogo com rimas e melodias, uma imensa negociação de significados simbólicos <sup>52</sup>. Conforme revela o citado jornal,

[...] Bem podia ter-se chamada de bloco da alegria-irônica, pois todo conjunto constituía uma irreverente charge de palpitante atualidade. A rapaziada do bloco dellas, no seu humour, espoucante fez alusão em sátiras maliciosas a homens e

<sup>49</sup> O Cruzeiro, 21 mai 1933, n.33.

<sup>50</sup> O Cruzeiro, 28 mai 1933, n.34.

<sup>51</sup> ibidem

<sup>52</sup> CUNHA, Maria Clementina Pereira. **Ecos da folia**: uma história social do Carnaval carioca entre 1880 e 1920. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

cousas nossas, o percorreu a cidade levando através de suas músicas o triunfo da alegria de viver [...]<sup>53</sup>.

Embora a imprensa local proponha uma construção da conjuntura histórica mais problematizada que os memorialistas, que se debruçaram a escrever sobre a história de Cruzeiro, percebe-se, neles também, perspectivas a exaltar essa sociedade. Quando em suas páginas enalteceram a presença de escolas, teatros, cinemas, artistas, carnaval e manifestações públicas diante do descontentamento, como foi caso da posse do prefeito, enfim, indicando o quão valoroso era o povo cruzeirense.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> O Momento, Cruzeiro, 12 fev. 1933, n.04.

## **A luta em papel e tinta: O Momento**

*Morrer lutando, mas sorrindo à vitória de ter esmagado a covardia da carne, que nos momentos de derrota me ciava aos ouvidos a cômoda vantagem de uma renúncia criminosa aos meus ímpetos de liberdade! Morrer lutando, mas poder gritar, ainda com lábios vermelhos de sangue a eterna maldição aos que zombam, cordialmente, da dor alheia, vaticinando-lhes a queda fragorosa num amanhã bem próximo.*

(Durval Pereira, O Momento, 5 nov 1933, n.38)

No dia 22 de janeiro de 1933, inicia na cidade de Cruzeiro, a publicação do jornal *O Momento*.

De acordo com o dicionário Houaiss, a palavra *momento*, vem do latim *momentum*, e traz consigo as seguintes definições: “*curto espaço de tempo; período de tempo durante o qual ocorre algo; o instante exato em que algo sucede; ocasião oportuna; ensejo; oportunidade; situação, circunstância*”<sup>1</sup>, que pré-definem as intenções desse jornal cruzeirense, como se o mesmo fosse a oportunidade para algo, para uma mudança que é enfatizada pelo artigo “o” que antecede o título do semanário em questão.

O jornal é impresso e publicado semanalmente na cidade de Cruzeiro, possuindo um formato de 29,7 cm de largura x 52 cm de altura e quatro páginas. Sua estrutura gráfica é simples, com um *layout* às vezes confuso na forma em que dispõe os textos e com letras que não seguem um tamanho padrão. Mas, essa pode ser uma característica dessa imprensa operária, devido aos poucos recursos que seus idealizadores possuíam<sup>2</sup>.

Encontram-se em suas páginas artigos que falam sobre a sociedade, política e produção artística cruzeirense, além de propagandas do comércio local e às vezes regional<sup>3</sup> (de algumas de cidades do Vale do Paraíba e Sul de Minas).

Conforme já mencionado, no primeiro capítulo dessa dissertação, a cidade de Cruzeiro possui vários ferroviários, que além de trabalharem nas ferrovias existentes no local (Estrada de Ferro Central do Brasil e Estrada de Ferro Sul de Minas), também residiam na cidade, e acredita-se ser esse o motivo da publicação do jornal

<sup>1</sup> HOUAISS, Antonio. Dicionário de Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2009.

<sup>2</sup> Conforme afirma WILLIAMS, Raymond. **A imprensa e a cultura popular: uma perspectiva histórica**. In: Projeto História, São Paulo, n.35, p. 15- 26, dez. 2007; MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de Trabalhadores, feita por trabalhadores para trabalhadores**. História & Perspectivas, Uberlândia (39): 89-135, jul.dez.2008.

<sup>3</sup> Os anunciantes encontrados foram: Casa Ideal, Cine Odeon, Cine Teatro Capitólio, Estâncias Hidro Mineral de São Lourenço-MG, Instituto Cruzeiro, Carpintaria e Marcenaria Luzitana, Farmácia Coração de Jesus, Loja GE e RCA Vitor, Farmácia Leite, Loja Juju, Hotel Avenida, Armazem Brasil, Empresa Hydroelétrica da Serra da Bocaina, Hotel O Globo, Cruzeiro Futebol Clube, Alfredo Ferrão, Serviços de Advocacia (ver nome), Circo Polim, Sul América Capitalização, Casa Caruzo, Bolsas Zicutati, Modista (Maria Bueno), Conservatório Musical, Metallurgia Maohinas, Alfaiataria Luzo Brasil; livros: Medicina Doméstica (do professor Tavares da Silva da Escola de Pharmacia de Ouro Preto-MG), Método prático de escripturação mercantil (Santa Rita do Sapucaí), Estudos Estatísticos (Mario Ferreira Barbosa), Os espectadores (Albuquerque Medeiros), O Phantasma Dourado (Orestes Barbosa), Malba Taham, Luiz Carlos Prestes (nome); jornais: O Popular (Taubaté-SP), Diário de São Paulo, A Cigarra (¿), A Nação (Rio de Janeiro ¿) e Diário da Noite de São Paulo.



em questão, visto que, a localidade está inserida em uma efervescência resultante do cotidiano e da “cultura ferroviária”.

A concepção de cultura aqui aborda é a concebida por Raymond Williams, o qual afirma ser ela de todos, mas não igual para todos. Dentro dessa premissa busca-se no autor um sentido atribuído à cultura da classe trabalhadora:

A classe trabalhadora, por motivo de sua posição, não produziu, desde a Revolução Industrial, uma cultura no sentido mais estrito. A cultura que produziu e que é importante assinalar é a instituição democrática coletiva, seja nos sindicatos, no movimento cooperativo, ou no partido político. A cultura da classe trabalhadora, nos estádios através dos quais vê passando, é antes social (no sentido em que criou instituições) do que individual (relativa ao trabalho intelectual ou imaginativo). Considerada no contexto da sociedade, essa cultura representa uma realização criadora notável<sup>4</sup>.

A análise do jornal *O Momento* tem por objetivo compreendê-lo como um meio de luta e expressão de uma coletividade, dos ferroviários, analisando a sua contribuição para a formação de uma “cultura da classe trabalhadora” a partir do cotidiano ferroviário experimentado na cidade de Cruzeiro, conforme já discutido no primeiro capítulo dessa dissertação.

Essa cultura da classe trabalhadora é permeada pela luta e resistência de uma realidade precária de trabalho, que nesse caso é na ferrovia, que vai ao encontro da proposta desse trabalho, que tem por objetivo discutir que por meio da imprensa popular, é possível compreender os movimentos de luta e resistência existente na classe trabalhadora, ou seja, demonstrar que o jornal *O Momento* contribuiu para a organização dos ferroviários cruzeirenses por meio de suas ideias.

O jornal aqui discutido não faz parte da grande imprensa, e sim daquilo que foi concebido como imprensa popular, aquela que possui uma temática do cotidiano e do trabalho, uma “imprensa operária feita por trabalhadores para trabalhadores<sup>5</sup>”.

Reaparece, assim, e se desenvolve, ao lado da grande imprensa, da imprensa capitalista, a pequena imprensa; desde o século XX, porém, há grande e pequena imprensa, e esta se agrupa em dois planos: a que é pequena tão somente por condições materiais, relegada ao interior do país, e que em nada perturba a estrutura social, econômica e política dominante, e nem mesmo a conseqüente estrutura da grande imprensa, e a que agrupa as publicações de circulação

<sup>4</sup> WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1992. p. 335 (grifo nosso).

<sup>5</sup> Título dado à discussão que Laura Antunes Maciel realiza sobre a imprensa operária do Rio de Janeiro, na Revista História & Perspectivas, Uberlândia, n.39, jul/dez.2008.

reduzida e de pequenos recursos materiais, mas que mantém uma posição de combate à ordem vigente e cuja condição deriva dessa posição. Assim, na imprensa, quanto aos órgãos, revistas e jornais, o que existe, agora, é uma imprensa de classe: ou da classe dominante, ou da classe dominada, com todos os reflexos que essa divisão proporciona à atividade dos periódicos e do periodismo<sup>6</sup>.

No trecho acima, Sodré aponta os aspectos que diferenciam a grande imprensa da pequena imprensa, apontando a imprensa operária como *uma pequena imprensa que combate a ordem social vigente*, ou seja, que traz outras vozes, *heréticas e vibrantes*<sup>7</sup>, como define o próprio jornal, para a luta dos trabalhadores que viviam em condições precárias de trabalho.

Complementado as colocações de Sodré, a obra de Maria Nazareth Ferreira, *A imprensa operária no Brasil*, também aponta:

O que resulta de significativo na existência da imprensa operária é o fato de que ela estará sempre ligada a alguma forma de organização da classe trabalhadora [...]; seu conteúdo é resultado do conjunto de informações, preocupações, propostas etc; *produzido pela coletividade e para ela mesma*. O jornal é um instrumento de informação, conscientização e o receptor não é um elemento passivo, mas alguém que tem interesses comuns e participa da mesma forma de organização [...]<sup>8</sup>.

É dentro dessa proposta, que *O Momento* se anuncia como um jornal que é *um instrumento de informação, conscientização, e o receptor não é um elemento passivo, mas alguém que tem interesses comuns e participa da mesma forma de organização*, visto que o semanário é feito por um ex-ferroviário para os ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

Esse jornal, dos ferroviários da sul de minas, como se intitula inúmeras vezes, permite compreender em aspectos gerais, a luta dos ferroviários no Brasil, visto que, nos caminhos percorridos por essa pesquisa foram encontrados indícios, em outras dissertações e teses, sobre a relevância dos ferroviários da cidade de

<sup>6</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **A História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Mauad, 1994. p. 323.

<sup>7</sup> O Momento, 5 nov 1933, n.38

<sup>8</sup> FERREIRA, Maria Nazareth. **A Imprensa Operária no Brasil**. 1880 – 1920. Petrópolis: Vozes, 1978. p.06 (grifo nosso)

Cruzeiro nas greves ferroviárias<sup>9</sup>, que se iniciaram em Divinópolis-MG, no final da década de 40 e início da década de 50.

Por essas questões, há a possibilidade de uma contribuição desse jornal para organização desses ferroviários, mas para esse trabalho a discussão se aterá na cidade de Cruzeiro e a relevância dessa imprensa local para os trabalhadores férreos, que ali se encontravam, pois:

Numa época em que os grandes meios de comunicação de massa inexistiam, a imprensa, em especial o jornalismo, possuía um papel decisivo como veículo social de informação e formação: a imprensa operária, em particular, destaca-se por sua função de articuladora de interesses históricos de classe, como fatos de agitação e propaganda, na tentativa de aglutinar elementos de uma consciência operária comum<sup>10</sup>.

As pontuações acima realizadas possibilitam uma análise que indague os sentidos que levaram o surgimento do jornal *O Momento* em Cruzeiro, questionando o quão enraizada estava a cultura do trabalho ferroviário nessa cidade, para a existência de uma imprensa como um *instrumento de informação, conscientização*<sup>11</sup>, e que encontra eco nessa classe trabalhadora.

Para que se compreendam as situações expostas acima sobre os motivos que levaram o surgimento desse jornal em Cruzeiro, é necessário que se pontue quem eram esses trabalhadores e como eram suas condições de trabalho.

De acordo, com pesquisas que abordam a temática do cotidiano ferroviário, utilizada nessa dissertação<sup>12</sup>, o trabalho na ferrovia começava desde muito cedo, apontando que geralmente um ferroviário vinha de uma família de ferroviários. É afirmado que muitos começaram a trabalhar na linha férrea por volta dos 13 anos<sup>13</sup> e

<sup>9</sup> As greves ferroviárias de 1948, 1949, 1951 e 1952, que partiram de Divinópolis-MG e irradiaram por todo Brasil, conforme indicado por Maia (2009) e Corgozinho (1989).

<sup>10</sup> HARDMANN, Francisco Foot. Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil. São Paulo: UNESP, 2002. p. 311.

<sup>11</sup> FERREIRA, op. cit., p. 06

<sup>12</sup> LIMA, Pablo Luiz. **A máquina, tração do progresso:** memórias da ferrovia no oeste de Minas. UFMG, 2003; CORGOZINHO, Batistini Maria de Souza, **Pelos caminhos da Maria Fumaça:** o trabalhador ferroviário – formação e resistência. UFMG, 1989; MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas:** história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

<sup>13</sup> MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas:** história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

foi essa vivência experimentada durante gerações, segundo esses autores, que possibilitaram a organização dessa classe trabalhadora.

A compreensão das lutas ferroviárias se dá a partir de uma análise primeira das normas e regras, as quais estavam submetidos, muito semelhante à disciplina dos quartéis militares, pois era preciso disciplinar e racionalizar o trabalho e os trabalhadores. Normas e regras que lhes impunham punições severas, tanto materiais quanto morais, com descontos de salários diante qualquer falta ou atraso, corte de gratificações anuais a um mínimo deslize, suspensão de períodos de descanso, já que não tinham direito a férias, entre outros. O processo de luta empreendido pelos ferroviários, do final do século XIX ao longo do século XX, se deu a partir de um cotidiano que lhes impunham punições<sup>14</sup>.

É imerso a essa realidade de trabalho experimentada pelos ferroviários, que *O Momento* se insere e se apresenta como foco fundamental de formulação, discussão e articulações de concepções, processos e práticas culturais e de difusão de seus projetos e produtos [...] aproximando o jornalismo do cotidiano da vida urbana<sup>15</sup>.

Essa imprensa local deve ser compreendida não como um tema, mas como um lugar metodológico, a partir do qual, se fará uma leitura do processo da luta ferroviária na cidade de Cruzeiro<sup>16</sup>.

A praça é apontada por Bakthin como espaço próprio do povo<sup>17</sup>, partindo dessa premissa apresenta-se *O Momento* também como espaço do povo, mas não de um povo, caracterizado de forma genérica, mas dos ferroviários da Sul mineira, como um espaço próprio onde quem fala é o ferroviário. Percebendo-o como uma possibilidade de transformação no modo de “ler a realidade”.

As razões mais ressaltadas para fazer imprensa era a possibilidade de avaliar, julgar, comentar, interpretar e opinar; em suma, de poder elaborar sentidos para as próprias ações e para as dos outros, difundir projetos e perspectivas próprias ao grupo ou intervir em assuntos considerados de interesse coletivo, público. Nesse sentido, a intensa militância dos trabalhadores na criação de periódicos pode

<sup>14</sup> Idem, p.101.

<sup>15</sup> CRUZ, Heloisa de Faria. **São Paulo em papel e tinta**. Periodismo e vida urbana – 1890 – 1915. São Paulo: Educ/Fapesp, 2000. p.71.

<sup>16</sup> MARTIN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações** - Comunicação, cultura e hegemonia Trad. Ronald Polito, Sérgio Alcides. Rio: Editora UFRJ, 1997. p. 92.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 93

indicar esforços para ter acesso à palavra impressa como forma de intervir e enunciar uma interpretação, elaborar sentidos para as experiências vividas e para constituir um espaço alternativo no qual pudessem trazer à discussão pública acontecimentos ou opiniões dominantes apresentadas no jornalismo diário como universais. Avaliar ideias e acontecimentos sob outros pontos de vista e interesses, implicava em contrapor argumentações e ampliar os espaços de formulação e deliberação na cidade. Problemas e questões – como o direito à organização e reunião, reivindicações salariais e a organização de greves – antes debatidos à portas fechadas em suas associações e reuniões, ou negociados apenas entre empregados e patrões, ganhavam as ruas por meio das páginas de periódicos e alteravam a natureza mesma desse debate<sup>18</sup>.

A análise dessa imprensa consiste em perceber sobre essas ideias de luta e direitos que ganhavam as ruas cruzeirenses e os trilhos da Sul Mineira. Para questionamentos iniciais sobre a cidade de Cruzeiro, foi utilizado nesse trabalho um artigo, do próprio jornal, intitulado “*Porque surgimos*”, que possibilitou a compreensão da cidade para a qual escrevia e à qual pertencia. Esse mesmo artigo será utilizado para a compreensão do jornal, suas temáticas, questionamentos, percepção da realidade e os motivos pelos quais surge, enfim sua proposta.

Porque surgimos

Surgimos do impulso interior de um núcleo de idealistas. Surgimos como uma afirmação valorosa de trabalho e cultura dessa terra! [...] Surgimos da fé e da certeza de que somos um povo honesto, culto e laborioso que despertamos do sono anestésico da indiferença, dos nossos problemas cujo prolongamento seria um crime. [...] Porque nos apiedamos do pobre que trabalha com miséria de alimentação, com insuficiência de cultura, com ignorância dos seus direitos sob o látigo impiedoso dos explorados [...] <sup>19</sup>.

Define-se como um jornal que nasce com um propósito de defesa dos “explorados”, nesse caso específico, os ferroviários, pois como ainda dito nesse primeiro exemplar *todo ferroviário da sul de Minas, cioso e consciente de seus deveres deve assinar ‘O MOMENTO’ que será o arauto de suas aspirações*<sup>20</sup>. Marcando sua proposta de lutar pelos direitos dos ferroviários, que, conforme anteriormente citado, viviam em condições precárias de trabalho.

<sup>18</sup> MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de Trabalhadores, feita por trabalhadores para trabalhadores**. História & Perspectivas, Uberlândia n.39, p.89-135, jul dez 2008. p. 115. (grifo nosso).

<sup>19</sup> O Momento, Cruzeiro, 22 jan 1933, n.1

<sup>20</sup> O Momento, 22 jan 1933, n.1

Trazer a imprensa como discussão central dessa pesquisa é uma tentativa de perceber, a partir d'*O Momento*, os marcos de história deixados por esse jornal local, os significados do passado revivido e articulados nas disputas e tensões sociais da cidade de Cruzeiro e dos ferroviários que ali estavam.

As questões possibilitadas pela imprensa permitem conceber uma realidade *de modo a reconhecer a pluralidade dos espaços e sujeitos sociais que se constituíram por meio da imprensa para evidenciar outros projetos e lutas sociais e políticas, além daqueles que mobilizavam os trabalhadores fabris*<sup>21</sup>.

Como um arauto, adjetivo este, afirmado pelo próprio jornal, tornou acessíveis aos trabalhadores e ex-trabalhadores, da Sul Mineira, informações sobre o cotidiano férreo, publicando em suas colunas decisões da Caixa de Pensão e Aposentadoria, Leis, denúncias e opiniões desses trabalhadores, enfim informações correlatas a esse mundo do trabalho férreo.

Como já observado e subentendido, a temática eleita por esse jornal cruzeirense é o cotidiano ferroviário da Estrada de Ferro Sul de Minas. As publicações deste semanário ocorreram apenas no ano de 1933, somando 41 números publicados, que se dedicaram a luta desses trabalhadores e cotidiano citadino, conforme apontado no início desse capítulo.

Após análise e leitura, de todas as publicações desse jornal, percebe-se que, embora o jornal traga em suas colunas outras questões, como teosofia<sup>22</sup>, críticas a situação do Brasil<sup>23</sup> e mundo<sup>24</sup>, incentivo a sindicalização de outras classes trabalhadoras<sup>25</sup> a temática, na qual se debruça e consiste a sua razão de ser, conforme já apontado acima, é a organização e luta dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

Em sua primeira publicação além de justificar os motivos pelos quais surgiu, conforme citado anteriormente, *porque nos apiedamos do pobre que trabalha com miséria de alimentação, com insuficiência de cultura, com ignorância dos seus*

---

<sup>21</sup> MACIEL, op. cit., p. 91

<sup>22</sup> Filosofia religiosa no qual Durval Pereira é adepto

<sup>23</sup> Governo Vargas.

<sup>24</sup> Ascensão de Hitler e sua política.

<sup>25</sup> Alfaiates, comerciantes e agricultores.

*direitos sob o látigo impiedoso dos explorados*<sup>26</sup>, também elucida em outros artigos, nessa publicação inaugural, informações relevantes para o viver ferroviário<sup>27</sup>.

Na segunda publicação, que circulou entre esses trabalhadores férreos, o jornal se dedica a agradecer a adesão ferroviária, e tece, nos artigos intitulados “Muito Obrigado!” e “Carta Aberta aos ferroviários”, um discurso que engrandece e reconhece como heróis anônimos esses trabalhadores.

Muito Obrigado!

Desvaneceu-nos, sobremodo, a aceitação que tivemos e as lisongeiros manifestações carinhosas que recebemos, como estímulo, particularmente dos ferroviários.

Damo-nos por bem pagos com só esta alegria espiritual que houvermos por prêmio ao nosso esforço. Nem é outra a nossa ambição. E se aqueles que nos aceitaram, conscientes de que concorrem para um objetivo alevantado, nos assistirem sempre teremos realizado uma boa parte do nosso programa.

Cabe-nos não esmorecer ou falhará plataforma com que nos apresentamos á candidatura da confiança dos que nos aceitaram. Tudo faremos por merecê-la [...]”<sup>28</sup>.

Carta Aberta aos Ferroviários

[...]

Comoveu-nos a aceitação carinhosa que tivemos do todos vós. Mas isto já é pronuncio consolador de que no vosso raciocínio maravilhoso há a superior certeza do que valeis como fatores da economia e progresso da nossa Patria.

[...]

Que importa não sejais agraciados com títulos de heróis? Pouco importa!

O vosso nome é gritado a toda hora no silvo agudo das locomotivas que transpõem, apocalipticamente, campos e montanhas, levando nos seus músculos de aço a afirmação do que valeis!

O vosso heroísmo silencioso assume proporções gigantescas quando nos lembramos dos poemas de vossas dôres e alegrias que o malho canta na bigorna caldeando, com vosso suor honrado, as riquezas do vosso trabalho ouro anônimo.

[...]

Ferrovários! Sois heróis silenciosos na labuta diária das grandes conquistas; por isso mereceis nossa veneração<sup>29</sup>.

Ao problematizar a primeira e segunda publicação é percebido que o jornal tenta ganhar a simpatia e a confiança dos ferroviários utilizando um discurso

<sup>26</sup> O Momento, 22 jan 1933, n.1

<sup>27</sup> Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas, no qual traz explicações sobre o funcionamento e organização da cooperativa no qual esses ferroviários trabalham; Carta aberta aos ferroviários, afirmando que a proposta do jornal “O Momento” é de unir os ferroviários e também que o trabalhador férreo contribui para a grandeza do país; Nossa Jornada em que diz “Somos pela verdade, ainda mesmo que ela cause escândalo!” demarcando sua proposta de luta.

<sup>28</sup> O Momento, Cruzeiro, 29 jan. 1933, n.2

<sup>29</sup> O Momento, Cruzeiro, 29 jan. 1933, n.2

persuasivo, pois afirma que *“este jornal tem o propósito de reunir, sob o lábaro da concórdia, todos os ferroviários consciente que queiram trabalhar pelo engrandecimento dessa classe já grande em suas finalidades”*<sup>30</sup>. O adjetivo dado ao *O Momento* de persuasivo se justifica porque ao apregoar aos trabalhadores férreos qualidades como *consciente*, de uma *classe já grande em suas finalidades*, como *fatores da economia e progresso da nossa Pátria*, e *heróis silenciosos* de acordo com as citações acima, é articulada por meio desse discurso a valorização pessoal para que haja uma adesão à causa pretendida do semanário, visto que o mesmo, ainda no trecho acima, afirma *ter um programa*, um propósito enquanto imprensa operária.

A partir da terceira publicação há indícios discretos do programa pretendido pelo jornal, visto que traz na primeira página o seguinte artigo:

Sindicalização das classes patronais e operárias

Para satisfazer inúmeros pedidos damos abaixo na íntegra, o decreto que regula a sindicalização das classes patronais e operárias.

“O Momento” sente-se á vontade publicando por que é esta uma parte de seu programa. Assim todos os nossos leitores, e, principalmente os ferroviários terão á mão essa lei importante:

DECRETO N. 19.770, de 19 Março de 1931 (\*)

Regula a syndicalização das classes patronais e operárias e dá outras providências [...]<sup>31</sup>.

A partir da leitura do trecho acima é possível admitir que o jornal possa ter surgindo com intuito de arregimentar os trabalhadores da Sul Mineira para a formação de um sindicato que esclareça esse trabalhador e lute por seus direitos.

Na coluna “Correspondência Ferroviária”<sup>32</sup>, espaço no qual são publicados questionamentos e respostas a esses trabalhadores férreos, tem-se uma amostra dos trilhos percorridos pelo jornal, em questão, e a abrangência do discurso proferido por ele. Há referência a diversas ferrovias e cidades como The Leopoldina Railway (Porto Novo do Cunha-MG, Imbetiba-RJ, Cachoeira do Macacú-RJ); Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Bauru-SP) Sorocabana (Sorocaba-SP e Botucatu-SP); Central do Brasil (Jacareí-SP e Cruzeiro-SP) e Estrada de Ferro Sul de Minas

<sup>30</sup> O Momento, Cruzeiro, 22 jan. 1933, n.1

<sup>31</sup> O Momento, Cruzeiro, 5 fev. 1933, n.3. (grifo nosso)

<sup>32</sup> Conforme apontado nas publicações a seguir: O Momento, Cruzeiro, 5 fev. 1933, n.3; O Momento, Cruzeiro, 12 fev. 1933, n.4.



(Varginha-MG, Passa Quatro-MG, Soledade-MG, Belo Horizonte-MG e Cruzeiro-SP).

Apesar dessa amplitude de cidades e ferrovias atingidas, por esse discurso d' *O Momento*, as ações promovidas por ele atingiram diretamente os ferroviários da Sul de Minas, visto que é formado um sindicato dessa ferrovia, mas, busca um apoio amplo dessa classe.

Ainda nesse terceiro número é publicado um conto de Pereira, diretor-responsável do jornal, sobre “ser ferroviário”:

O Rondante

(conto ferroviário)

[...] Bem desejava faltar àquela ronda, pois sua filhinha estava cada vez peor e ele tinha um vago pressentimento de que a encontraria, de volta, sem vida.[...]

O trem ao qual ia dar o sinal de passagem livre, era de passageiros, levava portanto, muitas vidas que precisavam ser veladas.

Compreendendo a sua responsabilidade, medindo-lhe o alcance e o apelo que lhe fazia a consciência, Zé Geraldo, abafou, com um soluço, o amor paterno e foi-se em cumprimento de sua missão. [...] <sup>33</sup>.

A partir da leitura acima, e das citações referentes ao jornal publicado no dia 29 de janeiro, como demonstrado anteriormente, percebe-se a valorização dada pelo jornal aos ferroviários, como aquele trabalhador capaz de colocar a profissão acima das angústias pessoais, sendo um sinônimo de responsabilidade. Mas, também permite questionar qual é a intencionalidade dessa valorização. Esse conto é retirado da terceira publicação do jornal, e percebe-se, contido nele, uma estrutura narrativa que utiliza de apelos emocionais e de valores que permeavam a sociedade afirmando uma concepção ideal de família e pai, ou seja, o ferroviário como exemplo ideal para a sociedade. Transparecendo a necessidade de afirmar essa figura, ferroviária, enquanto um sujeito ideal, que integra a sociedade, como se o jornal quisesse afirmar o quão os ferroviários eram exímios pais de família, e não “comunistas fogueteiros”<sup>34</sup>.

Sobre a intencionalidade do discurso das citações anteriores, percebe-se um preparo dos leitores para a próxima publicação, pois depois de anunciar a figura “ideal” do ferroviário, é publicado, nas páginas do dia 12 de fevereiro de 1933, o

<sup>33</sup> O Momento, Cruzeiro, 5 fev. 1933, n.3.

<sup>34</sup> O Cruzeiro, 25 nov 1934, n.367.

propósito do jornal, que consiste na organização sindical dos ferroviários, sendo o mesmo um veículo esclarecedor e organizador dessa ideia, conforme demonstrado abaixo:

Grêmio Ferroviário

[...] Hoje procuramos expor e abranger em linhas gerais o que temos em mente.

Que a sindicalização das classes é uma necessidade atual, ninguém o nega. Ousamos mesmo afirmar que nela reside a estabilidade e confiança de chefes e chefiados.

Assim pensando decidimos dedicar-nos ao serviço da sindicalização dos ferroviários [...]<sup>35</sup>.

É, portanto, possível sugerir, que o conto ferroviário e todo o discurso de engrandecimento dessa classe trabalhadora são utilizados como uma justificativa para tal mobilização e para que haja aderência dos trabalhadores a causa pretendida.

Ainda na publicação do semanário, de 12 de fevereiro, são expostos assuntos que buscam uma melhoria da classe ferroviária, além da formação do grêmio ferroviário, passo primeiro para a sindicalização, como também a “Reforma dos Estatutos da Sociedade Cooperativa dos Empregados da Sul de Minas<sup>36</sup>”, no qual expõe os artigos que trarão mais benefícios a esses trabalhadores e ainda finaliza apontando, que *fazemos votos para que a Assembléia Geral a reunir-se em Março aprove a reforma judiciosa que se cogita e louve a todos quantos contribuíram para realizá-las porque a Cooperativa é um órgão que entra como fator positivo no bem estar dos seus sócios no interesse direto da própria Estrada*<sup>37</sup>.

Como já dito, uma das propostas do jornal é a organização dos ferroviários por meio da sindicalização, dentre elas, também, encontra-se a melhoria das instituições que atendem a esses trabalhadores, nesse caso específico, a Cooperativa dos Empregados da Sul de Minas, constituindo assim dois focos do semanário de Durval Pereira, a Cooperativa, aqui citada, e a formação do Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas.

<sup>35</sup> O Momento, Cruzeiro, 12 fev. 1933, n.4.

<sup>36</sup> Uma informação relevante sobre a proposta de Reforma do Estatuto da Sociedade Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas, é que participa da comissão que elaborou a reforma o Sr. Astrogildo Pereira da Silva, que acredito ser um dos nove delgados que formaram o Partido Comunista Brasileiro.

<sup>37</sup> O Momento, 12 fev 1933, n.04

A partir da publicação de número cinco é percebida alguma indisposição gerada pelo jornal na cidade de Cruzeiro, de acordo com o que trecho abaixo demonstra:

Uma explicação necessária  
[...]

Já começamos a arregimentar os ferroviários para a organização do sindicato, de grande alcance, pois com a sua organização podemos pleitear a instalação de uma escola técnico profissional em Cruzeiro, conforme dispõe o art. 8º alínea *a* e *b* do decreto sobre a sindicalização das classes patronais e operárias publicada no nosso número 3.

A missão do jornalismo é arregimentar elementos bons e orientá-los para um fim prático de utilidade coletiva. Não nos anima questões pessoais, dispersantes ou desagregadoras<sup>38</sup>.

A citação acima permite alguns apontamentos como, a tentativa do jornal de justificar a sindicalização argumentando que, por meio dela a cidade poderia se beneficiar com uma escola *tequino profissional*, e também, a forma como concebe o propósito da imprensa, convergindo com a teoria aqui apontada que admite a imprensa operária como *um instrumento de informação, conscientização da coletividade*<sup>39</sup>.

Apesar dos apontamentos acima, que ilustram o ideário de luta e conscientização proposto pelo jornal, como já afirmado aqui inúmeras vezes, nesse mesmo número publicado em 19 de fevereiro, também pode ser observado que há uma omissão, ou até mesmo uma “censura” realizada pelo diretor-responsável d’O Momento, para com aqueles que não concebem ao “ser ferroviário” de forma gloriosa.

Correspondência Ferroviária  
LEOPOLDINA RAILWAY

Chico do Diabo (carapina) Porto Nova da Cunha – Minas – Você *seu* Chico é mesmo dos diabos. Não terá você parentesco com Pedro Malazarte? Não publicamos a sua “Alegria ferroviária” porque ela é muito triste, imagine você que choramos todo o tempo de sua leitura. Não queremos dar esse desgosto nos nossos leitores. Em todo caso para que eles avaliem sua “Alegria”. Aqui vai uma amostra:

“Eu estava sonhando que era um boi  
quando apitou a máquina lá na oficina  
eu então virei vaca, acordando com uma preguiça

<sup>38</sup> O Momento, 19 fev 1933, n.5. (grifo nosso)

<sup>39</sup> FERREIRA, Maria Nazareth. **A Imprensa Operária no Brasil**. 1880 – 1920. Petrópolis: Vozes, 1978.

e lá fui eu espreguiçando,  
triste sina.

Triste sina é a nossa em sabermos que um carapina virou vaca e, cheio de preguiça, impinge-nos esse amontoado de asneiras. Tome juízo *seu Chico*<sup>40</sup>.

A referência ao seu Chico do Diabo é feito após uma suposta reclamação da carta enviada à redação do jornal, como indicado na citação acima, contudo, ao fazê-la parcialmente, é realizado um tom de desdém para com a opinião do ferroviário “Chico”. Indo ao encontro do que aqui foi apontada, a intencionalidade do jornal de exaltar o trabalho férreo.

A proposta, de formação do Sindicato dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas, logo é alcançada devido à circulação do jornal, que acontece pelos próprios trilhos da ferrovia, alcançando um número significativo de cidades, conforme anunciado em sua primeira publicação, *este jornal circula em São Paulo e seu interior, em Belo Horizonte e interior de Minas, no Rio e interior do Estado do Rio*<sup>41</sup>, e também já demonstrado anteriormente, de acordo com a coluna “Correspondência Ferroviária”.

A relação que se estabelece entre a circulação do jornal e a sindicalização dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas é que “O Momento” organizou e mobilizou esses trabalhadores publicando em suas páginas informações sobre a legislação que regulamentava a formação dos sindicatos, os passos a serem delineados para tal propósito, enfim, esclarecendo-os sobre esse processo de organização trabalhista, visado pelo jornal.

Sobre tal aspecto é claro que os ferroviários aceitam o que o jornal propõe, pois *de toda a parte ao longo da E. de F. Sul de Minas, onde nossa voz e o nosso propósito de reivindicação se fez sentir, tem-nos chegado do apoio que encontramos e que nos anima*<sup>42</sup>. Acredita-se que tal apoio tenha sido conquistado a partir da compreensão, demonstrada pelo jornal, das angústias e necessidades enfrentadas por essa classe operária, conforme admite ao citar que *aos ouvidos deles não chegam os gemidos de vossos filhos, nem de vossas esposas, fingem ignorar as*

<sup>40</sup> O Momento, 19 fev 1933, n.5

<sup>41</sup> O Momento, Cruzeiro, 22 jan 1933, n.1

<sup>42</sup> O Momento, 05 mar 1933, n.7

*necessidades que passais*<sup>43</sup>, e também, *somos ferroviários sentimos e compreendemos as vossas necessidades que são nossas*<sup>44</sup>.

Para que se compreenda a proximidade do discurso utilizado pelo jornal, para com o viver ferroviário e as necessidades dessa classe, faz-se necessário salientar que de acordo com as informações apontadas nesse trabalho e que ainda serão discutidas no capítulo terceiro, todas as linhas escritas e publicadas pelo semanário são elaboradas pelo ex-ferroviário, de acordo com as informações encontradas em seu prontuário do DEOPS<sup>45</sup>. Deve-se, portanto, admitir quando apontado que *de acordo com o jornal*, de acordo com Pereira, visto que, é ele que escreve o semanário.

Quando a imprensa se constitui num objeto de pesquisa, vários fatores devem ser considerados, como: quem é o dono do jornal publicado; quais as pessoas que escrevem no mesmo; quem é o público alvo. Esses fatores somados representam uma Instituição, a qual várias vozes a formam, contudo, nesse caso específico, d'O *Momento*, tem-se uma única pessoa, que de acordo com as fontes, compõe o jornal, Pereira, não havendo uma separação entre instituição e redator. Sendo ele uma voz da classe ferroviária, escrevendo para e pelos ferroviários.

O estudo da imprensa consiste numa tentativa de *ênfatizar o “caráter ativo da memória” e a existência de um “campo social onde memórias hegemônicas e alternativas são produzidas na vida cotidiana*<sup>46</sup>. Para esse estudo tem-se um cotidiano férreo e um jornal ferroviário, no qual, buscam-se *indícios para tornar mais visíveis e audíveis os registros que eles produziram sobre suas vidas, experiências, projetos e utopias, atenta às múltiplas alternativas que forjavam naquele presente*<sup>47</sup>.

A primeira proposta lançada por esse semanário, em busca de visibilidade para essa classe, é alcançada em 02 de março de 1933, quando o Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas é formado, com sede na cidade de Cruzeiro, tendo

<sup>43</sup> O Momento, 05 mar 1933, n.7

<sup>44</sup> O Momento, 26 mar 1933, n.10

<sup>45</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, p.42, 1933.

<sup>46</sup> FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun. (Orgs.). **Muitas Memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Olho D'Água, p.9, 2004.

<sup>47</sup> MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de trabalhadores, feita por trabalhadores, para trabalhadores**?. História & Perspectivas, Uberlândia, n. 39. p 89-135, jul.dez .2008.

inicialmente 100 ferroviários sindicalizados<sup>48</sup> e como presidente provisório o diretor-responsável d'*O Momento*, pois conforme aponta:

Coube à direção desse periódico as démarches preliminares para a objetivação dessa idéia que foi de encontro ao anelo geral dos ferroviários, por isso mesmo não queremos parar por aí. Queremos orientar, encaminhar e pugnar não só pela realização dessa necessidade, como sermos em toda a sua vida o porta voz fiel das aspirações e reivindicações dos ferroviários. Essa é uma das razões porque surgimos<sup>49</sup>.

Coube a Pereira, a presidência provisória, por ser ele o idealizador e propagador da organização dos trabalhadores férreos da Sul Mineira. O propósito desse periódico é sempre frisado, conforme grifo acima, sendo interessante apontar a utilização constante de um discurso que sempre parte do pronome “nós”, não havendo um distanciamento entre jornal e ferroviários, no qual, coloca-se dentro do processo de luta, um “se fazer” jornal/luta.

Devido a essa organização sindical é apontado também, pelo próprio semanário:

#### FERROVIÁRIOS

[...] E se alguém, como nós, sai, desassombradamente, ao encontro dos vossos interesses, eles procuram cercar os passos e apontar a esse alguém como elemento esquerda pernicioso e perigoso a estabilidade social [...] mas já sentimos a farijar os nossos passos os cães da matilha interesseira que tentarão morder os nossos calcanhares. Não nos amedronta o arreganhar de dentes [...] <sup>50</sup>.

É percebido, entretanto, que a sindicalização e arregimentação dos ferroviários encontram obstáculos no seu processo de formação, sendo apontada com pretensões políticas concebidas de esquerda<sup>51</sup>. Essa questão político-ideológica é sempre negada pelo jornal, visto que, segundo o decreto de arregimentação de sindical patronal e operária, era proibido<sup>52</sup>.

<sup>48</sup> De acordo com a carta publicada no jornal em 12 de março de 1933, enviado pelo Diretor da E.F. Sul de Minas, Benjamin M. de Oliveira.

<sup>49</sup> O Momento, 05 mar 1933, n.7. (grifo nosso)

<sup>50</sup> O Momento, 05 mar 1933, n.7.

<sup>51</sup> As questões teóricas que definem as concepções políticas, admitidas como esquerda na década de 30 serão definidas ainda nesse capítulo.

<sup>52</sup> O Momento, 5 fev de 1933, n.3.

Percebe-se na narrativa do jornal uma certa dramaticidade que confere exploração de sentimentos e apelo em nome da mudança.

Ferrovários

[...] Nunca nos animou motivos outros que não fossem aqueles recomendados pelo que as histórias dos povos nos ensinam: a cooperação para o bem.

[...] Esta bandeira que desfraldamos nos primeiros dias, continua a tremular no nosso coração, sob ela já agasalhamos outros idealistas e trabalhadores animados do mesmo propósito: dentro da lei com irmãos do trabalho<sup>53</sup>.

Ainda para enfatizar a sua fala publica também, no semanário de número sete a carta que recebeu do diretor da Sul Mineira apresentando-lhe estimas pela formação do sindicato.

Sindicato dos Ferrovários da E. F. Sul de Minas

[...] Registro com louvor a declaração que fazeis de que o sindicato agirá <dentro dos imperativos da ordem e disciplina> e faço sinceros votos para que sobre tais fundamentos possais levantar uma construção sólida, útil e duradoura.

Apresento-vos os meus protestos de distinto apreço e consideração.

(a) Benjamin M. de Oliveira

Diretor da E. F. Sul de Minas<sup>54</sup>.

É possível identificar dupla finalidade para a publicação da carta na íntegra do diretor da Sul de Minas, a primeira consiste em reafirmar a idoneidade do sindicato, na questão política, sendo o mesmo apolítico, conforme prevê o decreto de sindicalização, e a segunda finalidade consiste em atrair os ferroviários para se filiarem ao sindicato, visto a possibilidade da associação do Sindicato à campanha realizada pelo jornal *O Momento* ao Partido Socialista Brasileiro (PSB), conforme já demonstrado no capítulo primeiro dessa dissertação.

O jornal busca desvincular a propaganda realizada por ele, para o PSB da formação do Sindicato dos Ferrovários da Sul de Minas, quando define o que deve ser um sindicato, de acordo com a referência abaixo:

O QUE DEVE SER UM SINDICATO

[...] Não sendo um partido político ou uma seita religiosa porque a lei o inhabilita a essas funções, não exclui da consciência de cada sindicado os princípios doutrinários que abraçou, podendo e devendo cada cidadão que o compõe

<sup>53</sup> O Momento, 12 mar 1933, n.7.

<sup>54</sup> O Momento, 05 mar 1933, n.6

escolher entre os candidatos á constituinte o que melhor encarne as suas aspirações [...] <sup>55</sup>.

#### FERROVIÁRIOS

[...] Podemos de já vos adiantar que um sindicato é a arregimentação de uma classe, dentro da lei, única e exclusivamente para tratar de seu interesse. Dentro do sindicato não é permitido a propaganda de doutrinas que não interessam à classe [...] <sup>56</sup>.

Mas é preciso frisar que o jornal indica que *o sindicato não pode ter afiliação política ou doutrinária porque a lei o inabilita, mas que seus membros devem o ter enquanto cidadão* <sup>57</sup>, explicitando sua concepção de cidadania.

No dia 26 de março de 1933, é realizado no Teatro Capitólio, em Cruzeiro, a posse da diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas <sup>58</sup>, em sessão solene, que contou com a presença e o discurso de Pontes de Miranda para dar início a essa conquista dos trabalhadores da rede férrea. Nessa solenidade Durval anuncia ser *O Momento* veículo oficial do sindicato em questão, ratificando a função exercida pelo semanário conforme sempre frisado em suas páginas, de acordo com o que já foi apontado anteriormente.

O discurso de Pontes de Miranda repercute negativamente na cidade, pois:

#### O Messianismo Comunista

Mario Pinto Serva

[...] Com o comunismo os mais prejudicados são os operários, porque a ditadura proletária mobiliza as massas operárias como se fossem exércitos mandando-os para aqui para ali para acolá, sem consultá-los, conforme as conveniências da produção em massa da política soviética.

O comunismo suprime as eleições. O operário será dominado por qualquer figura audaciosa que se enpoleirá no governo para ditar à nação as suas vontades prepotentes <sup>59</sup>.

O artigo acima é publicado na semana seguinte ao discurso de Pontes de Miranda que oficializou a formação do Sindicato dos ferroviários da Sul Mineira, em

<sup>55</sup> O Momento, 19 mar 1933, n.9

<sup>56</sup> O Momento, 26 mar 1933, n.10

<sup>57</sup> O Momento, 26 mar 1933, n.09.

<sup>58</sup> Presidente Balthazar de Souza.

<sup>59</sup> O Cruzeirense, 2 abr 1933, n.26



outro jornal que também circula na cidade de Cruzeiro, chamado *O Cruzeiroense*, conforme já identificado nessa dissertação.

O referido jornal *O Cruzeiroense* já era publicado na cidade de Cruzeiro, contudo, teve sua publicação cessada com o advento da Revolução Constitucionalista de 1932, que prejudicou sua circulação, conforme afirma:

“O CRUZEIRENSE”

[...] Assim quando irrompeu o movimento constitucionalista, verificamos a impossibilidade de fazer circular nosso semanário em virtude da anormalidade dos meios de transporte, dos correios, etc. Ora, uma boa porção dos nossos assinantes reside nas cidades circunvisinhas, dependendo, portanto, das estradas de ferro e do serviço postal para receber o nosso jornal<sup>60</sup>.

Retornando, portanto, sua circulação, conforme observado acima, em 15 de janeiro de 1933, uma semana antes do início da publicação d'*O Momento*. Ambos foram publicados na cidade de Cruzeiro, ao longo desse ano, e devido às temáticas e teor das publicações é observado que há entre eles uma oposição “ideológica”, apesar de comporem a chamada pequena imprensa, que sobrevivem com recursos escassos, é possível classificar o periódico ferroviário como um jornal que visa à causa operária, e *O Cruzeiroense* com um viés patronal, concebendo a organização ferroviários por um diferente aspecto, pois como observado aponta o comunismo como algo prejudicial aos operários.

Acredita-se que o teor do artigo, acima citado, é em virtude da temática explanada no evento realizado pelo sindicato, no qual o palestrante realiza um discurso, que foi apontado por muitos na cidade de Cruzeiro, como comunista de acordo com a publicação abaixo:

FERROVIÁRIOS

[...] Procuram desde já dividir-vos dizendo que o Sindicato tem ligações com credo. É falso. Pessoalmente cada membro poderá ter, deve ter, seus princípios de crença, porém nenhum terá o direito de impor, dentro da agremiação ou em nome dela, essas crenças e princípios. Pelo fato do prof. Pontes de Miranda ter feito uma conferência de um regime que ideou na ocasião da posse da diretoria, não é razão bastante para que apressadamente se julgue, pois não vemos que Lee houve convertido todos os que lá foram, do mesmo modo que o Sr. Tristão de Athayde<sup>61</sup> não

<sup>60</sup> *O Cruzeiroense*, 15 jan de 1933, n.15

<sup>61</sup> Alceu Amoroso Lima conhecido pelo pseudônimo Tristão de Athayde, assume na década de 30 uma posição concebida como “direita” católica e “conservadora”, no qual realiza várias críticas ao socialismo e comunismo. Realiza na cidade de Cruzeiro, no dia 02 de abril de 1933 uma conferência de propaganda da Liga Eleitoral Católica (L.E.C) (*O Momento*, 09 abr 1933, n.11). Para saber mais consultar: CAUVILLA, Waldir. O pensamento político de Alceu Amoroso Lima (Tristão de Athayde) na

convenceu-nos que o ouviram e pensam diferente dele. Os direitos de ideal deve ser iguais desde que esses ideais não desçam as ações perturbadoras da ordem. Reflitais com serenidade. O julgamento que vos insinuam é extemporâneo e só tem um objetivo: desagregar-vos, porque uma classe só pelo fato de se unir, já é encarada com respeito, e é precisamente isto que vos convem [...] <sup>62</sup>  
De acordo com o jornal ferroviário o discurso de Pontes de Miranda abordou:

Sindicato dos Ferroviários da E. F. Sul de Minas  
SUA POSSE

[...] Referindo-se ao proletário, fez sentir a necessidade de sua sindicalização ou socialização na classe para defender-se e defender os cinco direitos do homem, cuja explanação fe-la em arroubos de elouquencia: direito de subsistência, de trabalho, de educação, de assistência e de ideal <sup>63</sup>.

É necessário apontar que a solenidade de posse do Sindicato, além das situações apontadas acima, provoca a não publicação d'*O Momento* em 02 de abril de 1933, embora o jornal aponte tal situação “como um atraso”, e que o mesmo não tem relação com um possível recuo do semanário <sup>64</sup>, a situação gerada permite supor a possibilidade de boicote de uma suposta oposição ao semanário.

Para que haja a compreensão das tendências políticas referidas nesse trabalho pelo jornal, faz-se necessário apontar as ideologias políticas que eram consideradas de esquerda em 1933, diferenciando teoricamente o que era ser socialista e comunista no período em questão.

Em 1933, enquanto as intenções políticas, no Brasil, guiavam para as eleições de uma nova Assembléia Constituinte, o Partido Comunista Brasileiro (PCB) lançava impropérios contra a mesma, pois a considerava uma “grande tapeação” <sup>65</sup>, ou, como afirma Del Roio, *apenas um paliativo que favorecia a reaglutinação das classes dominantes* <sup>66</sup>.

---

década de 30. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica, 1992. Dissertação de Mestrado; LIMA, Alceu Amoroso. Memorando dos 90: entrevistas e depoimentos. Textos coligidos e apresentados por Francisco de Assis Barbosa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.; LIMA, Alceu Amoroso. Memórias Improvisadas: diálogos com Medeiros Lima. Rio de Janeiro: Vozes: Educam, 2000.; LIMA, Alceu Amoroso. Notas para a história do Centro Dom Vital. Introdução e comentários de Rioldando Azzi. Rio de Janeiro: Educam: Paulinas, 2001.

<sup>62</sup> O Momento 09 abr 1933, n.11

<sup>63</sup> O Momento, 09 abr 1933, n. 11

<sup>64</sup> O Momento, 09 abr 1933, n.11.

<sup>65</sup> VIANNA, Marly. **Revolucionários de 35: sonho e realidade**. São Paulo, Companhia das Letras. 1992 p.185.

<sup>66</sup> DEL ROIO, Marcos. **A classe operária na revolução burguesa: a política de alianças do PCB, 1928-1935**. Belo Horizonte, Oficina de Livros.1990. p.200

A outra organização política, concebida como de esquerda, nesse período, foi o Partido Socialista Brasileiro (PSB). Em 1933, graças à nova legislação eleitoral, surgem vários partidos no Brasil e vários deles procuram mostrar uma perspectiva socialista<sup>67</sup>. Na maioria absoluta dos casos estavam ligados aos tenentes e o PSB de São Paulo será o que terá maiores desdobramentos<sup>68</sup>. A primeira experiência foi feita sob o patrocínio do interventor Waldomiro Lima que procurava formar uma base de apoio em São Paulo para voos políticos próprios<sup>69</sup>.

Esse PSB, portanto, caracteriza-se como um partido social-democrata que pregava conquistas trabalhistas dentro das propostas tenentistas de cooperação entre capital e trabalho; mas, segundo Francisco Frola *representava melhor uma coalizão de grupos pessoalmente favoráveis ao General do que um verdadeiro partido de massas*<sup>70</sup>.

A concepção proposta pelo PSB chocava-se com as pretensões do PCB, visto que o mesmo acreditava que as transformações sociais viriam por meio do proletariado, da massa de assalariados agrícolas e camponeses pobres<sup>71</sup>.

Havia entre “O Momento”, Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas e o PSB uma estreita relação, visto que o jornal faz campanha para o partido, conforme apontado no capítulo primeiro dessa dissertação, e também devido a notas publicadas no jornal de um telegrama enviado pelo Sindicato congratulando o General Waldomiro Lima pelo pleito de 3 maio, no qual PSB recebeu 385 votos na cidade de Cruzeiro:

Do general Waldomiro Lima recebeu o Sindicato a seguinte resposta: <Campos Elísios> São Paulo.  
Agradeço desvanecido termos vosso telegrama hoje.  
Saudações  
(a) Gen. Lima  
Int. Federal<sup>72</sup>.

<sup>67</sup> CASTRO, Ricardo Figueiredo de. 1993. **As esquerdas e o processo constituinte brasileiro de 1933-34: projeto e ação política**. Revista de História Social. Campinas, n.02, p.55-88, 1995. p.65.

<sup>68</sup> CARONE, Edgard. **Brasil, anos de crise (1930-1945)**. São Paulo: Ed. Ática.1991. p.95-98.

<sup>69</sup> GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. Rio de Janeiro, Ed. Vértice. 1988. p.269.

<sup>70</sup> citado em CARONE, Edgard. **Brasil, anos de crise (1930-1945)**. São Paulo: Ed. Ática.1991. p100.

<sup>71</sup> DEL ROIO *apud* CASTRO. Ricardo Figueiredo de. 1993. **As esquerdas e o processo constituinte brasileiro de 1933-34: projeto e ação política**. Revista de História Social. Campinas, n.02, p.55-88, 1995. p.62.

<sup>72</sup> O Momento, 7 mai 1933, n.17

Embora inicialmente o jornal tenha apontado para uma situação apolítica do Sindicato o recebimento do telegrama do General Lima, evidencia a posição política que agremiação dos ferroviários indiretamente admite, contrapondo-se ao artigo intitulado Ferrovários<sup>73</sup>, evidenciando a contradição do discurso abordado pelo jornal e sindicato.

Essa questão ideológica, admitida pelo Sindicato, a partir do discurso de Pontes de Miranda, o indispõe com o diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas, Benjamin Oliveira, conforme aponta:

Carta aberta ao venerando presidente do E. Minas Gerais, Sr. Olegário de Maciel [...] É o que se verifica presentemente na E. F. Sul de Minas cujo diretor não entendendo ou não querendo entender a boa vontade do Sindicato da E.F. Sul de Minas em colaborar, dentro do território mineiro com a orientação de V. Excia. Declarou-lhe guerra surda inoculando no espírito dos seus associados, ao longo da linha, por intermédio dos seus sagazes, o vírus da discórdia, baralhando as intenções e dividindo em grupos os ferroviários da Sul de Minas<sup>74</sup>.

A indisposição gerada justifica-se, pois o diretor da Sul Mineira, é presidente da Liga Eleitoral Católica, na cidade Cruzeiro, e como já demonstrado o jornal e o sindicato apóiam, indiretamente o PSB.

A partir da publicação de número 18 o jornal expõe abertamente os desafetos para com o Sr. Benjamin Oliveira, e sua disposição para acabar com o sindicato dos ferroviários:

#### Campanha de Desespero

Organizaram em Cruzeiro uma frente única (de pândegos) para combater, de cócoras, o sindicato. Não sabemos quaes são os *leaders* do movimento porque esses se ocultam covardemente para aparecerem e limitam sua campanha de desespero em caluniar.

Já expediram denúncias à polícia paulista, ao governo de Minas e ao Ministério do Trabalho. Escreveram cartas, passaram radiograma, mas a esta hora deve estar convencidos da inutilidade do esforço despendido [...]

Alguém que se quis arrogar o poder de desagregar o sindicato, iniciou a campanha ingrata afirmando que sentia fraca nossa sindicalisação, já deu vários golpes e todos falharam como falharam os demais [...]<sup>75</sup>.

#### Desespero de Causa

O Sr. Benjamin de Oliveira inspirado pelo Sr. Alexandre Belfort tomou para si a triste tarefa de desagregar os ferroviários da Sul pelo terror, pela insinuação malévola [...]

<sup>73</sup> O Momento, 09 abr 1933, n. 11

<sup>74</sup> O Momento, 28 mai 1933, n.17

<sup>75</sup> O Momento, 04 jun 1933, n.18

Quando da fundação do Sindicato S S ensaiou, teatralmente, um golpe que falhou [...] Tendo verificado que as intrigas feitas ao governo de Minas, São Paulo e ao Ministério não surtiram efeito que esperava, o Sr. Benjamin insinuou à <União>, jornal católico, que o sindicato é comunista [...] <sup>76</sup>.

Essa exposição declarada contra o diretor da sul aconteceu, pois apesar da campanha contra o sindicato, o mesmo com menos de três meses já possuía mais 600 sindicalizados <sup>77</sup>, deixando o jornal respaldado e amparado nessa situação de conflito. É percebido, também, que a carta enviada ao presidente do Estado de Minas Gerais, Sr. Olegário Maciel, apontada acima, é uma resposta às denúncias realizadas pelo referido diretor junto ao governo mineiro.

Embora houvesse uma campanha do diretor da Sul, para desagregação do sindicato, de acordo com o que foi publicado no semanário ferroviário no dia 03 de junho de 1933, o Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas é reconhecido pelo Ministério do Trabalho de acordo com o decreto 19.770. A ocasião foi muito comemorada, como indica:

Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas  
[...]

Após a sessão os sócios fizeram uma ligeira passeata pelas principais ruas da cidade, precedidos pela excelente e harmoniosa banda da Corporação Musical da Imaculada Conceição gentil e espontaneamente cedida para esse fim.

Houve muito foguete, muitas aclamações, tudo n'uma ordinária vibração de entusiasmo e alegria.

Podemos dizer, sensibilizados e desvanecidos, que quase toda a cidade de Cruzeiro participou do nosso entusiasmo e alegria [...] <sup>78</sup>.

A direção da Sul de Minas, chefiada pelo Sr. Benjamim Magalhães de Oliveira, solta uma circular de número 55 no dia 20 de junho de 1933, acredita-se que a mesma foi em resposta a todo frenesi dispensado pelo Sindicato e “O Momento”, conforme ilustrado acima pela publicação do jornal na comemoração do reconhecimento do sindicato. Essa circular, que foi distribuída por toda linha férrea da sul mineira, tem por objetivo, segundo a sua temática, demonstrar aos trabalhadores da ferrovia a reprovação da Administração para com o jornal e a postura política assumida pelo Sindicato.

<sup>76</sup> O Momento, 04 jun 1933, n.18

<sup>77</sup> O Momento, 28 mai 1933, n.17

<sup>78</sup> O Momento, 11 jun 1933, n.19

Rede Mineira de Viação  
Estrada de Ferro Sul de Minas  
Diretoria Circular nº 55  
Cruzeiro, 20 de junho de 1933

Em 18 de abril último tive ocasião de expedir a circular de nº53 dando conhecimento a todo pessoal da estrada da correspondência que troquei com os sindicatos de Cruzeiro e Itajubá, em torno do protesto que julguei do meu dever endereçar àquele sindicato contra a manifestação socialista e anti-católica que assinalou a sessão inaugural do mesmo, com desrespeito flagrante à lei de sindicalização.

Era indispensável o protesto, como indispensável esclarecer os empregados da estrada a respeito de pontos essenciais da lei de sindicalização, propositalmente esquecidos por alguns agitadores, cujas insidiosas manobras precisam ser desmascaradas.

Acontecimentos posteriores encarregaram-se de demonstrar o fracasso da agitação tentada, a repulsa categórica que quase unanimidade do pessoal opôs as ambições de certos exploradores estranhos a estrada, cuja administração se viu expontaneamente cercada de apoio e da solidariedade gerais<sup>79</sup>.

A circular faz referência à palestra proferida pelo professor Pontes de Miranda como desrespeito à lei sindicalização, por considerar a temática abordada pelo palestrante socialista. Também é apontada como anti-católica, visto a desaprovação do vigário Ramon Ortiz para com tal apresentação, que segundo o próprio jornal, foi motivo da distribuição de um boletim na porta da matriz na hora da missa na manhã<sup>80</sup> do dia 26 de março, que antecedeu a solenidade que inaugurou o sindicato.

BRASILEIROS !!! ALERTA !!!

Quereis viver sem Deus? Quereis viver contra Deus?

[...]

Quereis perder toda liberdade de trabalho na SINDICALISAÇÃO FORÇADA?

Quereis ser escravo de usurpadores do poder. Querendo este programma que alistae-vos nos partidos comunistas e socialistas [...]<sup>81</sup>..

A circular, acima citada, aponta para um *fracasso da agitação tentada, a repulsa categórica que quase unanimidade do pessoal opôs as ambições de certos exploradores estranhos a estrada*<sup>82</sup>, mas conforme exposto anteriormente, o sindicato é oficializado junto ao Ministério do Trabalho, o que demonstra o quão vago e sem embasamento se constitui o discurso dela, assim como o apelo feito

<sup>79</sup> Prontuário n. 2432, Rede Mineira de Viação. Fundo DEOPS/SP, APESP, p.6C. Fonte documental cedida pelo doutorando da Universidade de Campinas Marco Henrique Zambello.

<sup>80</sup> A indisposição que havia entre Durval Pereira e a Igreja Católica já se evidenciara anterior ao episódio acima citado, pois em uma nota chamada "Aos Católicos" dispara *Estou informado vos dizem eu ser um inimigo vosso e das vossas crenças e que esta afirmativa parte do vosso virtuoso parôco*" (Momento, 21 mai 1933, n.16).

<sup>81</sup> O Momento, 09 jul 1933, n.22

<sup>82</sup> Prontuário n. 2432, loc.cit.

pelo vigário propondo a não sindicalização nos moldes como foi idealizada por Pereira, pois o número de sindicalizados em julho já somavam em 1241<sup>83</sup>

Em resposta à circular de número 55 é publicado no jornal *O Momento* um artigo intitulado “Pingos nos ii”, que ocupou sete, atípicas, páginas, nas quais o redator do periódico ferroviário, aponta ser a atitude do Sr. Benjamin de Oliveira, uma tentativa de desprestigiá-lo junto aos ferroviários. Também nesse artigo o ex-ferroviário descreve todos os passos dados por ele para a formação do Sindicato, alegando que o diretor da ferrovia estava ciente das suas intenções, e que colocou vários obstáculos para que a organização dos ferroviários não acontecesse, conforme já exposto nesse capítulo, anteriormente, de acordo com os apontamentos do jornal<sup>84</sup>.

Após a oficialização do Sindicato da Sul-Mineira é iniciada uma articulação junto a outros sindicatos para a formação da Frente Única Ferroviária, é possível que a proposta de organizar os trabalhadores férreos da sul estivesse dentro de um projeto maior, que visava à organização ferroviária no país, pois recebe a visita e palestra do Josino Vieira, presidente do Sindicato da Estrada de Ferro São Paulo-Goiás<sup>85</sup>, um *convite-manifesto dos ferroviários Paulistas, Paranaenses, Catharinenses e Riograndense para a realização de um grande congresso ferroviário*<sup>86</sup> em São Paulo, de três a sete de julho, e também um outro convite para o 1º Congresso Proletário Sul Mineiro, em Itajubá, de 15 a 20 de agosto<sup>87</sup>.

No I Congresso dos Ferroviários do Brasil, que ocorreu em São Paulo, participaram sindicatos ferroviários<sup>88</sup> de todo país. Durval Pereira é eleito pelos companheiros como vive-presidente do congresso e também escolhido como presidente provisório da Federação para organizar as suas bases, também foram

<sup>83</sup> O Momento, 16 jul 1933, n.23

<sup>84</sup> O Momento, 09 jul 1933, n.22

<sup>85</sup> O Momento, 18 jun 1933, n.20

<sup>86</sup> O Momento, 25 jun 1933, n.21, intitulado posteriormente de I Congresso Ferroviários do Brasil.

<sup>87</sup> O Momento, 25 jun 1933, n.21.

<sup>88</sup> Sindicato dos Ferroviários da E.F. Sorocaba, Sindicato dos Ferroviários da E.F. São Paulo Railway Co, Sindicato dos Ferroviários da E.F. E.F. Sul de Minas, Sindicato Unitivo da E.F. Central do Brasil, Centro Beneficente Leopoldina Railway, Sindicato dos Ferroviários da E.F. Noroeste do Brasil, Sindicato dos Operários Ferroviários de São Carlos, Delegações: Cia Paulista, Cia Mogiana, E.F. Douradense, E.F. Araraquense, Sindicato dos Ferroviários da E.F. São Paulo-Goiás, Sindicato dos Ferroviários da E.F. da Tranway da Cantareira, Sindicato dos Ferroviários da E.F. Rio Grande, Sindicato dos Ferroviários da E.F. Paraná-Santa Catarina, Sindicato dos Ferroviários Catarinenses, Sindicato dos Ferroviários da Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Ferroviários da E.F. Leste Brasileira-Bahia, Sindicato dos Ferroviários Great Western-Pernambuco

discutidas melhorias ferroviárias: Lei de caixa de aposentadoria e pensões, fixação de cinco anos para vitaliciedade do ferroviário e ordenado inteiro no caso de invalidez, lei de acidente no trabalho, organização das federações e confederação ferroviária<sup>89</sup>.

Além do envolvimento com outros sindicatos para a formação da Frente Única Ferroviária, do redator d'O Momento, e consequentemente, do Sindicato da Sul de Minas, é estabelecido também, contato com outros jornais do interior e capitais<sup>90</sup>, que, possivelmente, tinham a mesma temática de luta, do jornal aqui discutido, palestras dominicais na sede do sindicato em Cruzeiro, foram criadas sucursais do Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas em três cidades: Soledade, Três Corações e Barra, somando 118 novos sindicatos e confeccionado a sua bandeira, impresso o estatuto, fazendo com que o semanário não circulasse, pois deu prioridade a impressão desse<sup>91</sup>.

A proposta do jornal, como apontado anteriormente, consiste em lutar pelos direitos dos ferroviários da sul de minas, que se configurou não apenas na formação do seu sindicato, mas também em outras instituições, que existiam desses trabalhadores férreos, como a Sociedade Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas. Paralelo a todas as questões e tensões que envolveram a organização dessa classe no sindicato, O Momento, também levou para suas páginas a discussão por direitos e deveres dessa cooperativa que tinha por finalidade beneficiar seus cooperados.

A temática é iniciada a partir da publicação de uma carta enviada ao semanário pelo Sr. Gil de Souza<sup>92</sup>, na qual relata que no dia 19 de março de 1933 ocorreu uma Assembléia para votar o Estatuto da Sociedade Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas, contudo, a finalidade para a existência dessa não ocorreu. Anuncia que tal feito ocorrera, pois foi proposto por um dos membros da Assembléia, que o Estatuto fosse publicado pela imprensa para

---

<sup>89</sup> Conforme apontado nas publicações a seguir: O Momento, Cruzeiro, 5 fev. 1933, n.3; O Momento, Cruzeiro, 12 fev. 1933, n.4.

<sup>90</sup> São Lourenço Jornal (São Lourenço-MG), Gazeta Mendes (Rio de Janeiro), Santa Rita Jornal (Santa Rita do Sapucaí-MG), A União (Passa Quatro-MG), A Resenha (São José do Rio Pardo-SP), A opinião do Povo (São Paulo), Tribuna Proletária (Itajubá-MG), O Trabalho, O Sul Mineiro, O Arauto (Varginha-MG).

<sup>91</sup> O Momento, 13 ago 1933, n. 26

<sup>92</sup> O Momento, 26 mar 1933, n. 10



que todos os associados pudessem conhecê-lo, e que posteriormente, o mesmo, fosse votado em Assembléia Geral na cidade de Cruzeiro. O envio da carta é justificado pelo remetente, pois como membro da comissão que discutia a reforma do estatuto, considerou tal situação uma manobra para retardar a modificação do estatuto que previa várias melhorias e também por ser procurado para dar explicações, por vários associados da cooperativa.

Coincidência, ou não, é publicado no jornal O Cruzeiro, no mesmo dia, uma nota de Hermínio Pizzi, chamada “Declaração Oportuna”, no qual explica:

O abaixo assinado, solidário com seus companheiros de trabalho, coerente com os princípios da sua proposta, amplamente discutida em Assembléia da Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados Estrada de Ferro Sul de Minas, realizada em 19 do corrente, declara, a bem da verdade, que não retirou e nem cogitou retirar a dita proposta e que nenhuma carta posteriormente, remetteu á presidência da dita Associação no intuito de desfazer o que disse. Está, portanto, destituída de fundamento a notícia tendenciosa propalada sobre o assumpto<sup>93</sup>.

A declaração acima demonstra, que após a Assembléia, do dia 19 de março, possivelmente, houve uma organização dos associados manifestando-se contra o que ocorrera, conforme observado em uma outra declaração de Hermínio Pizzi, dessa vez enviada ao *O Momento*.

Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da E. F. Sul de Minas  
A reforma dos seus estatutos  
[...]

Ainda uma vez sou forçado a dizer que a proposta por mim apresentada na última Assembléia da nossa “Associação Beneficente e Cooperativa” não foi formulada para que pudesse atingir outros fins. Não, portanto, uma “manobra”, usando o termo adotado pelo prezado articulista, não constava de uma escala estudada e seria irrisório julgar-se que pudesse a mesma ter sido executada com fins reprováveis. O prezado articulista, que me conhece, nem por sombra deveria fazer semelhante suposição que não foi felizmente formulada e, (dizemos assim,) materializada [...]  
Socequem, pois, os dignos companheiros que nós não somos e nem poderíamos ser, sob todos os pontos de vista, antagonistas as nossas legítimas aspirações.  
Espero que, ficando encerrado o lamentável incidente, continuaremos juntos a colaborar, debaixo da ordem e da boa disciplina, para o progresso, da nossa <Associação Beneficente e Cooperativa> que até agora tem sido tratada com um condenável indiferentismo por parte de todos os associados e, a começar por mim, responsáveis por este estado de cousas. Cruzeiro, 28 de março de 1933<sup>94</sup>.

<sup>93</sup> O Cruzeiro, 26 mar 1933, n.25

<sup>94</sup> O Momento, 09 abr 1933, n.11. (grifo nosso)

O trecho acima indica várias situações. A primeira delas consiste na procura do jornal para que o público esperado, os ferroviários, pudesse ser atingido, pois a declaração poderia ter sido publicada novamente n'O Cruzeiro, mas optou-se pelo jornal de Durval, atestando a credibilidade do mesmo junto à classe férrea. Segunda, que de fato ocorreu uma manifestação conforme evidenciado pelo pedido da declaração *soceguem, pois os dignos companheiros, e também, espero que, ficando encerrado o lamentável incidente, continuaremos juntos a colaborar, debaixo da ordem e da boa disciplina, para o progresso, da nossa <Associação Beneficente e Cooperativa>*. Terceira, onera a todos os associados à responsabilidade pelos entraves da cooperativa.

São as circunstâncias anteriormente apontadas, que trazem as tensões que envolveram a Sociedade Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas para as páginas do semanário ferroviário dirigido por Durval Pereira.

As discussões sobre essa associação tornam-se mais acaloradas quando o jornal/Durval noticia:

Sociedade Cooperativa dos Empregados da E. F. Sul de Minas

Com encenação teatral realizou-se em Cruzeiro, no dia 14 do corrente, no salão do Cine Capitólio, a grande comédia da Assembléia Geral daquela Cooperativa, há muito tempo em ensaio.

A Assembléia que foi instalada ilegalmente por várias razões que demonstraremos a seguir<sup>95</sup>, funcionou sob o protesto dos associados<sup>96</sup> conscientes do golpe de força preparado pela diretoria da Sul de Minas para que a direção daquela sociedade não se lhe escapasse das mãos e assim poder bem aventuradamente, mandar e desmandar nos seus destinos.

[...]

Porque a Diretoria se assusta com a visão de escapar-se lhes das mãos a direção da cooperativa?[...]<sup>97</sup>.

A finalidade da “acalorada” notícia, que acusa abertamente tal fato, consiste em questionar e demonstrar a indignação, do jornal, diante da temática abordada

<sup>95</sup> Porque foi ilegal!!!! Colocar aqui!!!! 11 jun 1933

<sup>96</sup> E a diretoria da Sul estava tão consciente do ato arbitrário que cometera, que pediu que fosse policiado o recinto do Capitólio onde ia funcionar a comédia, tão certa estava dos protestos que iam chover como choveu. Era seu desejo, provocar desordem para que a polícia, agindo, justificasse a fama de perturbadores com que o diretor a todos que não rezam por sua cartilha, mimoses.

Acertadamente o Sr. Durval Pereira, pediu aos sócios, que protestavam, que se retirassem do recinto, o que fizeram, tendo a assembléia aprovado tudo em uma hora ou menos (O Momento, 11 jun 1933, n.19).

<sup>97</sup> O Momento, 21 mai 1933, n. 21. (grifo nosso).

pela referida Assembléia Geral da Cooperativa, que assuntou e propôs a ementa da “Assembléia de Representantes”, que consistia na composição “1 por 100”, ou seja, uma Assembléia que representasse os ferroviários composta em média por 34 pessoas, sendo essas, segundo afirma, membros administrativos da Sul de Minas (engenheiros residentes, chefes de escritórios e chefes de depósitos), enfim, aqueles que corroboram com o Diretor da mesma via férrea<sup>98</sup>.

É destacado, também, pelo semanário que a proposta acima citada foi cogitada *porque o Sindicato, em suas reuniões, estava discutindo os estatutos novos da cooperativa*<sup>99</sup>. É possível supor que essa proposta tenha surgido como uma medida da Diretoria da Sul Mineira diante de mais uma articulação e mobilização dos ferroviários cruzeirenses em prol da obtenção da presidência da Cooperativa<sup>100</sup>, conforme aponta:

Mas o intuito da diretoria da E. de F. Sul de Minas é exatamente cassar aos ferroviários de Cruzeiro o direito de discutirem em assembléia porque as últimas assembléias foram tumultuadas. E porque o foram? Porque a muito tempo os ferroviários de Cruzeiro vem observando os desmandos, as conveniências, as incapacidades e o arbítrio das administrações cooperativa; coisas estas que escampam a observação do sócio do interior.

Para livrarem-se desses incômodos inventaram a tal Assembléia de Representantes que vem a calhar com suas consciências [...] <sup>101</sup> (O Momento, 11 jun 1933, n. 19).

Percebe-se, no trecho acima, que a intencionalidade do discurso é chamar a classe ferroviária cruzeirense para uma participação efetiva nessa associação, pois é notória a exaltação dos trabalhadores férreos cruzeirenses, arguindo que, somente eles podem moralizá-la, pois estão cientes de sua real situação.

São observados também inúmeros adjetivos elencados aos ferroviários residentes em Cruzeiro, como fina flor da Sul Mineira, pesadelo da Diretoria, e que sabem pensar e agir<sup>102</sup>, ou seja, atribui a esses trabalhadores a “missão” da luta dos trabalhadores dessa linha férrea, e concomitantemente do periódico ferroviário, que passa a atacá-la diretamente:

<sup>98</sup> O Momento, 28 mai 1933, n.17. ; O momento, 11 jun 1933, n. 19.

<sup>99</sup> O Momento, 11 jun 1933, n. 19.

<sup>100</sup> A cooperativa não é uma associação dos chefes. Ela está organizada com o dinheiro de todos nós. Cada um de nós tem lá uma ou mais quotas. É portanto uma associação nossa. Há quantos anos os patrões a tem em suas mãos? Qual vantagem econômica que eles tem oferecido aos empregados? Porque teimam em ficar com ela, usurpando um direito que nos assiste? [...] (O Momento, 30 jul 1933, n.25)

<sup>101</sup> O Momento, 11 jun 1933, n. 19

<sup>102</sup> O Momento, 11 jun 1933, n, 19.

A Cooperativa dos Empregados da E. de F. Sul de Minas, de Cooperativa até hoje só teve o nome.

Aquilo tem sido um ninho de gordas ratazanas. Um cabide de empregos. Um foco de escândalos, com bemplacito da diretoria da Sul.

Para ocultarem todas as negociatas e maroterias forjaram uma Assembléias de representantes para a bem aventurada paz da sugação secreta.

Será que esses Srs perderam de todo o senso de honestidade<sup>103</sup>.

O periódico ferroviário além de apontar as irregularidades administrativas que ocorrem na cooperativa, questiona os motivos das articulações realizadas pela diretoria da sul mineira para a na manutenção de seu poder à frente dessa associação, e denuncia os abusos cometidos na Cooperativa aos ferroviários:

[...]

Por que o calçado é mais caro na cooperativa do que no comércio local? Calçado da mesma qualidade, conforme já verificamos. Porque as fazendas são mais caras? E como calçados e as fazendas, muitos gêneros alimentícios mais caros e mais inferiores. O que dizemos é do conhecimento de todos [...] A Cooperativa não é propriedade da Sul de Minas, nem do dr. Fulano oi beltrano, é dos ferroviários. Ela não esta satisfazendo aos sócios porque está vendendo mais caro que o comércio, o que é um absurdo. Se a diretoria da Sul pode pleitear concessões para a Cooperativa porque não podemos nós também? [...] <sup>104</sup>.

A Oscilação de preços na Cooperativa

Tivemos ocasião de observar em algumas cadernetas da Cooperativa, que algumas mercadorias como o feijão e arroz foram vendidos por dois preços.

O feijão foi vendido no 1º dia \$ 820 e no 2º dia a \$ 600; o arroz de \$ 900 a 1040.

No comercio local a muito o feijão (novo) é vendido a \$ 600 e a Cooperativa pode e deve vender por menos.

São oscilações de cambio interno<sup>105</sup>.

Estamos em meado de 1933 e ainda não temos conhecimento do relatório de 1932 da Sociedade Cooperativa dos Empregados da E. deF. Sul de Minas.

Que surpresas se contarão em tão demorado documento?

Será preciso a Assembléia de Representantes para sacramentá-lo?<sup>106</sup>.

Pingo nos ii

[...]

As razões porque os ferroviários queriam assumir a direção da Cooperativa todos sabem. Entretanto eu tenho mais uma noticia importante a todos:

Há 15 dias atraz a Cooperativa estava com 51 faturas vencidas, sem pagamento!

Pasmem!

É a falência

Pergunto. Há razões para que essa associação chegasse a tão vergonhoso estado?

Há quantos anos o Sr. Benjamin manda e desmanda ali?

Sabem como é feito o pagamento á Cooperativa pela Diretoria da Sul?

Em parcelas de 5,10 ou vinte contos por vez.

<sup>103</sup> O Momento, 04 jun 1933

<sup>104</sup> O Momento, 28 mai 1933, n. 17

<sup>105</sup> O Momento, 4 jun 1933, n.18

<sup>106</sup> O Momento, 25 jun 1933, n.21

Sabem qual é a media de descontos mensais em folha?

- 380:000\$000!

Não preciso, pois, comentar as razões porque o Sr. Benjamin lançou mão de todos os recursos para que a Cooperativa continuasse sob seu controle [...] <sup>107</sup>.

[...]

Os companheiros que deram balanço no interior verificaram que onde a porcentagem de lucro é de uma media de 10%, é apenas nas farmácias nos armazéns essas porcentagens sobe até 25%.

O feijão, o toucinho, o assucar e outras mercadorias de uma mesma remessa são vendidos em Cruzeiro por um preço, em Soledade por outro, em Três Corações por outro, em Itajubá e Barra a mesma coisa. Não se pagam fretes e a diferença de preço no feijão, por exemplo, é de 50%.

Sabemos que há na cooperativa alguns sacos de feijão bichado que vão seguir para o interior para ser vendido aos companheiros ao longo da linha certamente aos pobres trabalhadores da via permanente <sup>108</sup>.

A Cooperativa acaba de comprar á Casa Pratt, uma maquina de calcular no valor 50 contos, mais o menos. Para que? Ou o exército de escriturários que tem não sabe soma, ou se pretende um corte em massa.

Os que dirigem a Cooperativa dizem que administrá-la é um posto de sacrifícios.

Porque fazem força para não deixar tal sacrifício? <sup>109</sup>.

[...]

Mais uma vez <O Momento> pode, autorizado pelo próprio presidente da Cooperativa; trazer ao publico a miséria daquela casa.

A Cooperativa não dispõe de 250\$000 para restituí-lo a seu dono, não é que altere seu capital, é que ela já não tem mais capital e é assediada pelos seus devedores [...] <sup>110</sup>.

Senhores Usurpadores da Cooperativa:

Os ferroviários da Sul de Minas querem o saber do relatório de 1932! Querem saber por que é que uma associação que compra há 120 dias, recebe a 30 está com pagamentos atrasados em faturas! Querem saber por que é que vendem gêneros mais caros que no comercio! Querem saber por que é que certas casas têm preferências nas compras, mesmo vendendo mais caro! Querem saber por que é que mercadorias de 2.a e 3.a são vendidas por um preço só! Querem saber por que é que os empregados cuja culpabilidade ficou provada voltam ao serviço! Querem saber por que é que a Administração da Sul dá beneplácito a todas negociatas e escândalos que são do domínio publico! Porque? (O Momento, 13 ago 1933, n.26).

[...]

Os gêneros alimentícios desceram ultimamente o preço em virtude da nossa campanha, e ainda podem descer mais, porque a Cooperativa comprando na Sul de Minas, não paga frete, carreto e imposto. Na ocasião em que começamos a agitar essa campanha o feijão era ali vendido 200 reais mais caro que no comercio local.

[...] As Cooperativas não presas a nenhum fornecimento por contratos como está a nossa com a <Casa Bordalo> e com fornecedores nesta e em outras praças [...] As compras que a Cooperativa faz são sempre em más condições por que não dispõe

<sup>107</sup> O Momento, 9 jul 1933, n. 22

<sup>108</sup> O Momento, 16 jul 1933, n. 23

<sup>109</sup> O Momento, 23 jul 1933, n.24

<sup>110</sup> O Momento, 30 jul 1933, n.25

de técnico para fazê-las e por que sendo devedora há de subordinar-se a oferta [...] <sup>111</sup>.

[...]

O Sr José Roberto da Silva é um antigo funcionário da Sul de Minas. A associação emitiu-lhe em março de 1928, uma caderneta social, sob o n.3639 (4ª Divisão – Livro 1 fls. 589) com a quota de 12500. Em junho de 1929, emitiu-lhe outra sob o n.5491 (3ª Divisão Livro 2 fls. 286). Em abril de 1931, torna-a emitir-lhe outra sob o n.7500 (3ª Divisão – Livro 2 fls. 565). No pagamento de julho descontaram-lhe outra quota e esse velho associado espera pela 4ª caderneta de Sócio! [...] Os enganos que apontamos vem beneficiar os cofres da Cooperativa, mas a desorientação no serviço autoriza nos a concluir que enganos contra os cofres também se verifiquem, visto não haver controle, e nem deve ter outra causa o desfalque de 22:129\$432 e em déficit 2:497\$111 constantes do relatório de 1931 [...] <sup>112</sup>.

[...]

Em um dos nossos números passados falávamos sobre um contrato que a Cooperativa tem com a casa <Bordalo>, contrato esse que foge, já não aos princípios cooperativistas, mas ferem de frente a boa ética comercial.

Estampamos, pois, comentários uma circular interna da Cooperativa a respeito daquela firma:

Cruzeiro, 2 de maio de 1932

Sr Gerente do Armazém

[...] Peço-vos, vender sempre de preferência o calçado Bordallo, por termos todo o interesse em dispor, dentro do prazo de 6 meses, de todo o calçado que a referida Cia nos mandar em conta corrente.

Dentro de poucos dias será remetida a esse Armazém, uma partida do calçado em questão.

Saudações

Valadares Ribeiro D/O, Sub-diretor <sup>113</sup>.

Todos os abusos cometidos pela cooperativa, acima apontados, somam-se com a declaração realizada pelo Sr. Francisco Sanches, presidente dessa associação ferroviária, enviada em carta, a Pereira, e publicada:

[...]

Não compreendo, entretanto, esse modo exdruxulo de não querer envolver-me na luta, dito e repito na carta em apreço, ao mesmo tempo que, nas colunas do seu periódico semanal “O Momento”, ataca desbragamente a Cooperativa dando a impressão, para quem lê, de que TUDO AQUILO AINDA SE PROCESSA DENTRO DAQUELA ORGANIZAÇÃO[...] <sup>114</sup>. (O Momento, 16 jul 1933, n.)

Os ferroviários tomam conhecimento dessa carta, primeiramente, por meio da circular de n.55, distribuída ao longo da linha férrea, pelo diretor da Sul em 20 de

<sup>111</sup> O Momento, 13 ago 1933, n.26

<sup>112</sup> O Momento, 20 ago 1933, n.20

<sup>113</sup> O Momento, 27 ago 1933, n.28

<sup>114</sup> O Momento, 16 jul 1933, n.

junho, com o objetivo de atacar o redator d'*O Momento*, como já demonstrado anteriormente<sup>115</sup>.

Da mobilização realizada pelo jornal ferroviário em prol de melhorias na Cooperativa é possível indicar alguns resultados e considerar alguns pontos como a redução dos preços na cidade de Cruzeiro, que o jornal indica ser resultado das “calúnias” e “mentiras” propaladas por ele, conforme demonstrado acima, e também, a transferência da presidente da Sul de Minas para a Estrada de Ferro Oeste de Minas, Sr. Benjamin Oliveira (o “Dr. Circular”, apelido dado por Durval, devido a sua necessidade de responder por circular), visto que, o mesmo era acusado de manipular as decisões administrativas da associação ferroviária.

Uma consideração relevante diante dos detalhes expostos pelo o jornal, é como o mesmo tem acesso a tais informações, ratificando mais uma vez, a credibilidade do mesmo junto a classe ferroviária.

Ao longo do período, acima detalhado, que evidencia os abusos que ocorriam na cooperativa, não saiu nenhuma matéria ou artigo publicado pela cooperativa ou pelo seu presidente, no outro jornal que circulava na cidade de Cruzeiro e entre a classe ferroviária, *O Cruzeiroense*, evidenciando a possível veracidade das informações expostas. O jornal elucida que as respostas dadas às denúncias, que ele pontua no semanário, ocorreram por meio de circulares distribuídas ao longo estrada de ferro, e acusavam Pereira de mentiroso e caluniador.

Como já explicitado o diretor da Sul de Minas foi transferido, sendo empossado como o Sr. Militão de Castro e Souza. Contudo, após sua posse nada fez de concreto para com os problemas da Cooperativa, conforme anuncia o jornal<sup>116</sup>. Devido ao impasse gerado em torno da associação ferroviária, diante do memorial entregue ao governo de Minas Gerais, pela administração da Cooperativa, que visava a sua dissolução e liquidação, mas tendo em vista, que se encontrava praticamente falida e não podia fazer o dividendo do seu fundo de reserva entre os associados, é realizada no dia 15 de outubro, no Cine Capitólio, uma reunião para

---

<sup>115</sup> Os ferroviários tomam conhecimento dessa carta, primeiramente, por meio da circular de n.55, distribuída ao longo da linha férrea, pelo diretor da Sul em 20 de junho, com o objetivo de atacar o redator d'*O Momento*, como já demonstrado anteriormente. (Prontuário n. 2432, Rede Mineira de Viação. Fundo DEOPS/SP, APESP, p.6A)

<sup>116</sup> *O Momento*, 15 out 1933, n. 35

discutir tal situação, ficando decidido nela, a necessidade de realizar uma Assembléia Geral. Para tal feito, era necessário que houvesse a adesão de 1/5 dos associados, o jornal por sua vez, e mais uma vez, trouxe para si a responsabilidade dessa mobilização e publicou um modelo de requerimento, pedindo assinatura dos associados e o envio, do mesmo, para a sede do jornal<sup>117</sup>.

Diante de tal postura para sanar os problemas da Cooperativa, novamente Pereira entra em conflito com o novo diretor da Sul de Minas, de acordo com o que relata, *extranhamos um pedido feito à polícia, em nome da diretoria da Sul indicando-nos como perigoso agitador e pedindo providências para que não angariássemos assinaturas à saída do pessoal, das oficinas, para pedir-se uma nova Assembléia Geral na Cooperativa [...]*<sup>118</sup>.

Esse episódio culminou na abertura de um inquérito policial na cidade de Cruzeiro e encaminhado, posteriormente ao DEOPS, relatando sobre as atividades realizadas pelo redator d'O Momento<sup>119</sup>, conforme será abordado no terceiro capítulo dessa dissertação.

Após a reunião realizada no Cine Capitólio, no dia 15 de outubro, somada à arrecadação das assinaturas nas portas das oficinas da Rede Sul Mineira e o pedido realizado pela diretoria dessa estrada de ferro junto ao delegado travou-se nas páginas do periódico ferroviário um conflito declarado, evidenciando a desaprovação da nova diretoria da Sul e da presidência da Cooperativa para com as idéias e mobilização proposta por Durval no jornal O Momento.

Articuladamente, o redator do semanário se utiliza do discurso de seus oponentes para legitimar as atitudes tomadas, quando publica a resposta do Sr. Militão de Castro e Souza dada ao Sindicato dos ferroviários, quando este cobra uma atitude dessa diretoria diante da situação da Cooperativa.

Se os sócios dessa instituição não se mostram satisfeitos com a presente ordem e cousas, podem, pois tem o direito a isso convocar uma Assembléia Geral, de acôrdo com os antigos estatutos, que ainda estão em vigor. Os sócios têm esse direito, mas a Estrada e o Sindicato não o têm [...] Não querendo desacatar a ordem policial, mandamos imprimir uns requerimentos neste jornal para serem enviados pelos sócios do interior, já estamos, entretanto informados de que há instrução ao longo da

<sup>117</sup> O Momento, 22 out 1933, n.36

<sup>118</sup> O Momento, 22 out 1933, n.36

<sup>119</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, p.44, 1933



linha para evitar a remessa daqueles requerimentos. Por que? Essas providências só vem reforçar tudo quanto temos dito a respeito da Cooperativa e servem de fortes argumentos para tratarmos junto aos poderes competentes da situação anômala e fora da lei em que se encontra a Cooperativa. Aos associados deixamos sem comentários os fatos acima descritos<sup>120</sup>.

Insinuando que a mobilização em prol da Assembléia foi uma atitude considerada plausível pelo diretor daquela estrada de ferro, mas que, o mesmo a proibiu. Nessa publicação é percebido, que o semanário busca desacreditizar o diretor, fazendo-o parecer incoerente.

Esse embate é refletido na publicação do próprio jornal, visto que sua publicação se limita a dois números no mês de novembro, por *deficiência de pessoal*<sup>121</sup>, conforme é justificada a não circulação do periódico.

O semanário retorna a circular no dia 03 de dezembro e evidencia ecos maiores da indisposição gerada pelos fatos descritos acima. Afirma que as discussões propostas pelo jornal, foram levadas para o terreno pessoal e que o envolveram duas instituições o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas e a Cooperativa dos Empregados da Sul de Minas, por ter sido dele a iniciativa da sindicalização e por expor a situação daquela associação. Alega, que por esses motivos, se tornou alvo de acusações, conforme a denuncia realizada ao delegado pelo Sr. Francisco Sanches, na qual o acusa de agitador operário e de propalar mentiras como o corte de pessoal e vencimentos na linha férrea.

Ainda, nesse mesmo número divulga a renúncia do presidente do Sindicato da Sul de Minas, aponta-a como um tufão a prejudicar os ferroviários. É percebido nos artigos publicados que Durval se justifica constantemente, diante de seus companheiros das acusações que lhe foram impostas, e se calcando na não efetuação da sua prisão por falta de provas das denúncias realizadas pelo presidente da Cooperativa.

No último número publicado em 10 de dezembro de 1933, Durval afirma que a campanha empenhada contra ele se deu para retirar o apoio dado pelos ferroviários nas suas propostas de luta, por isso divulgaram que a sua intenção era se tornar

---

<sup>120</sup> O Momento, 5 nov 1933, n.

<sup>121</sup> O Momento, 19 nov 1933, n.39

presidente da cooperativa e também sobre os processos nos quais se envolveu no passado<sup>122</sup>. Em resposta, a situação na qual se encontra, convida o Sr. Francisco Sanches e Militão de Castro e Souza para que provem as acusações que lhe foram feitas e diz não admitir que julguem sua dignidade. Anuncia por fim, que o jornal está proibido de entrar em qualquer dependência da Estrada de Ferro Sul de Minas ao longo dessa linha férrea.

O Momento encerra nesse número uma trajetória marcada pela luta em prol dos ferroviários, porém a proposta de luta empenhada por Durval, não se encerra com seu semanário, conforme será discutido do capítulo terceiro dessa dissertação.

Ao longo dos números desse semanário, como foi demonstrado, é possível perceber o quão ele se torna um espaço de luta, que visou à melhoria da classe ferroviária, convergindo com as teorias que se debruçaram ao estudo da imprensa operária, no qual a apontam como: produtora de instituições coletivas<sup>123</sup> (Sindicato e Cooperativa), ampla difusão entre os trabalhadores (evidenciado na indicação de Durval para ser Presidente da Federação Regional dos Ferroviários de São Paulo, afirmando seu prestígio junto a classe), e pela sua função de articulação de interesses dessa classe<sup>124</sup>.

---

<sup>122</sup> Processos administrativos

<sup>123</sup> WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1992

<sup>124</sup> HARDMANN, Francisco Foot. **Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil**. São Paulo: UNESP, 2002

## **Por detrás do papel e da tinta: Durval Pereira**

*Lá vai o trem com o menino  
lá vai a vida a rodar  
lá vai ciranda e destino  
cidade noite a girar  
lá vai o trem sem destino  
pro dia novo encontrar  
correndo vai pela terra  
vai pela serra, vai pelo mar  
cantando pra serra do luar  
correndo entre as estrelas a voar  
no ar...no ar...*

(Trenzinho Caipira - Villa Lobos e Ferreira Gullar)

O trem marcou a vida de tantos, Brasil afora. Para muitos, desde pequeninos, no qual, os dormentes e trilhos, onde tudo circulava, inclusive a busca pelo “progresso”, se tornou um espaço de brincadeira, trabalho e imaginação, de um ir e vir do dragão a soltar fumaça pelas “ventanas”.

A ferrovia na cidade de Cruzeiro possibilitou, além da circulação de pessoas e mercadorias, um fluxo de ideias e ideais que foram produzidos localmente. O *Momento* foi um espaço, no qual, se visualizou, por meio da fala de Pereira, as tensões que envolveram os ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas. Em suas páginas foram publicados conceitos de luta, denúncias e intrigas que permearam e adentraram, por onde as estradas de ferro que partiam da cidade de Cruzeiro chegaram.

Esse jornal cruzeirense se apresenta com posicionamentos, às vezes contraditórios<sup>1</sup>, contudo, essa contradição se constitui, porque o jornal é escrito por uma única pessoa, Durval Pereira<sup>2</sup>, ou seja, as ideias, pensamentos e conceitos ora desconexos são a tradução das experiências e da forma como esse ex-ferroviário percebia o mundo. Portanto, para que se compreenda esse espaço de luta, no qual o periódico ferroviário se configurou, é necessário conhecer esse redator que empenhou essa luta e declarou o seu jornal arauto dessa classe trabalhadora.

O olhar para as experiências pessoais de Pereira tem por objetivo compreender questões mais amplas e, para tanto, “usa” esse personagem como microcosmo do problema investigado<sup>3</sup>. Consiste em partir do indivíduo pra chegar ao seu contexto, visa através da trajetória pessoal entender um pouco da história e do tempo, no qual essa da luta ferroviária ocorreu.

Para a construção dessa personagem será realizada uma análise do seu prontuário do DEOPS, posicionamentos divulgados por meio do seu jornal e sua participação no III Congresso Ferroviário<sup>4</sup>. Por meio dessa análise serão apontados os ecos dessa luta ferroviária da Sul de Minas, para além das fronteiras dessa linha

---

<sup>1</sup> Como demonstrado no capítulo primeiro acerca da participação da mulher nas eleições.

<sup>2</sup> De acordo com as informações que constam em seu prontuário do DEOPS

<sup>3</sup> SCHMIDT, Benito Bisso. **Trajetórias e vivências**: as biografias na historiografia do movimento operário. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 16, fev. 1998, p. 233-244.

<sup>4</sup> ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória**: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. São Paulo: USP, 367p. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005.

férrea e a concepção formada pelo DEOPS da cidade em questão, sendo cotejado informações, já elucidadas por essa dissertação.

Durval Antônio Pereira nasceu no dia 05 de abril de 1895, na cidade de Cachoeira do Macacú<sup>5</sup>, no Estado do Rio de Janeiro. Realizou seus estudos primários no Colégio Anchieta, em Nova Friburgo-RJ, escreveu na imprensa fluminense, paulista e sul mineira<sup>6</sup>, possuía conhecimentos de francês<sup>7</sup> e latim, contos árabes, pintura, instrumentos musicais e escrevia poesias<sup>8</sup>. De acordo com seu prontuário veio de uma família de ferroviários, e seu trabalho na linha férrea o permitiu conhecer, na cidade de Cruzeiro, a senhora Aurora Esteves, no qual, se casou em dezembro de 1922, e tiveram filhos. Trabalhou 14 anos na Estrada de Ferro Sul de Minas e em 1933 estava aposentado por invalidez.



Figura 1 - Durval Antônio Pereira. Acervo Fotográfico da Família Esteves Pereira

<sup>5</sup> A informação sobre a data de nascimento de Durval Pereira, foi enviada via e-mail por seu filho caçula, Ruy Esteves Pereira, 77anos, após contato realizado por telefone.

<sup>6</sup> Inicia na imprensa fluminense, escreve em jornais paulistas como Itapetininga, Itú, São Roque e Sorocaba e São José do Rio Pardo (O Momento, 23 jul 1933, n.24), sobre seus escritos na imprensa sul mineira nenhum título foi encontrado

<sup>7</sup> De acordo com as informações dadas pela família Esteves Pereira, visto que, o ex-ferroviário quando muda-se da cidade de Cruzeiro, atua como professor de francês no Colégio Lyceu de Goiás

<sup>8</sup> Conforme as informações coletas no O Momento e no O Cruzeirense. Realizou também após 1922, no Patronato Agrícola de Passa Quatro-MG, o Curso de Humanidades, o que também contribuiu para sua formação intelectual (SILVA, Jaime Ribeiro; GUIMARÃES, Joaquim de Paula; CAMPOS, José. **Antologia da Poesia Cruzeirense**. Cruzeiro Ed. Grupo Cruzeirense de Cultura – Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1961. p.71).

O ano de 1933 marca a trajetória desse personagem, que já possuía um histórico de engajamento político e na causa ferroviária, conforme indicado por ele, tendo como marco inicial a inauguração, na imprensa cruzeirense, do semanário *O Momento*.

Vida Social – Ana Amélia

O sr. Durval Pereira está se tornando um elemento pernicioso, indesejável ao bem estar social.

O <inválido> da Travessa Afonso Pena <está dano o que fala>.

Eu era muito amiguinha daquele macacuano. Apreciava-o através sua irrequitude característica e o seu temperamento de caipira com fumaças de jornalista. Ele foi sempre assim: inquieto, aventureiro, traquinas.

Eu o conheci como condutor de cordão carnavalesco, em sua terra; ainda pinante, mas já passando descompostura em moças. Mais tarde foi saltimbanco. Foi policial em Friburgo; depois que o expulsaram do colégio dos Jesuítas ali. Mais tarde criou jornalecos para encalestrar seus conterrâneos. Fez-se ferroviário e tomou parte em muitas greves. Regenerou-se com a Teosofia. Teve hotel em Três Corações e perdeu dinheiro, porque não nasceu para negociar. Em Passa Quatro, criou a *Jazz-band* e quase subverteu a ordem do Patronato. Veio para Cruzeiro. Fundou a banda musical Aliança Proletária. Foi expulso dela. Na revolução de 30 pintou o caneco e <acabou inválido> o homenzinho está perigoso. Fundou um jornaleco. Troveja. Faz discursos terríveis: Anda às voltas com a polícia e agora foi-lhe vedada a <entrada em quaisquer dependências> da Sul de Minas [...] <sup>9</sup>

O trecho acima é apresentado por Pereira, em seu jornal, e permite algumas considerações acerca de sua experiência social, que o anuncia como folião carnavalesco, trabalhou em circo e como policial, após sua expulsão do Colégio Anchieta, já anunciando a sua tendência em envolver-se em conflitos hierárquicos, o que configura uma situação contraditória, típica de Pereira, como anuncia acima, quando autodenomina-se *inquieto, aventureiro e traquinas*<sup>10</sup>. Nesse auto-retrato, também indica o envolvimento com a música e as indisposições musicais, no qual se envolveu, e o motivo pelo qual se aposenta na ferrovia por invalidez.

Percebe-se um tom jocoso nessas linhas, como uma tentativa de desqualificar o redator, talvez uma possibilidade de invalidar o inquérito policial e as perseguições políticas que se iniciou contra ele, após o episódio da coleta de assinaturas nas portas das oficinas da Estrada de Ferro Sul de Minas, que foi denunciada pelo diretor dessa linha férrea a polícia local. Indica, também, a possibilidade de seu

<sup>9</sup> O Momento, 19 nov 1933, n. 39.

<sup>10</sup> De acordo com dicionário Aurélio traquina, refere-se a uma pessoa travessa.

engajamento na luta ferroviária, anterior a publicação d'O *Momento*, no qual participou de greves.

Anuncia-se como praticante da Teosofia, essa prática religiosa não é considerada uma religião, mas a comunhão de todas elas, propondo que qualquer pessoa pode ser altamente espiritualizada, e possuir grande elevação moral, sem pertencer a nenhuma das religiões<sup>11</sup>, se apresenta como um corpo doutrinário que sintetiza filosofia, religião e ciência, tendo como pilar o conhecimento da verdade<sup>12</sup>. O esclarecimento sobre essa doutrina é tema recorrente no semanário, publicado praticamente em todos os números. O discurso utilizado por Pereira, ao longo das linhas “jornalescas”, percebe-se uma constante referência ao conceito “verdade”, que se justifica pela sua prática teosófica, visto, esse ser o pilar que norteia as concepções da Teosofia.

Quando fundou seu *jornaleco* o proclama ser arauto dos ferroviários e, por meio dele, iniciou um processo de mobilização dos trabalhadores férreos da Sul de Minas, que se consagrou na formação e oficialização do Sindicato dos ferroviários e, também pelas melhorias propostas à Cooperativa dos Empregados da Sul de Minas, conforme demonstrado no capítulo segundo dessa dissertação. Essa arregimentação proposta em prol dessa classe operária elucida parte de uma luta empenhada pelos ferroviários em todo Brasil, no que tange a formação de suas instituições, que tem início do século XX. Percebe-se o quão a questão da sindicalização era concebida, embora legalizada pelo decreto n.19.770, em março de 1931, por Getúlio Vargas, como uma ação subserviente e sempre associadas as práticas políticas concebidas ideologicamente como esquerda. Embora, sempre negado pelo semanário ferroviário, observou-se uma estreita relação entre as instituições ferroviárias em vários lugares, não somente na cidade de Cruzeiro, para com as ideologias anarquistas e comunistas<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> O Momento, 19 mar 1933, n.05.

<sup>12</sup> LEADBEATER, C. W., **Compêndio de Teosofia**. São Paulo: Ed. Pensamentos, 1992.

<sup>13</sup> ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas**. São Paulo: USP, 2005. 367p. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005; \_\_\_\_\_. A história do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961). In: ARAÚJO, Silva Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos (Orgs), **O sindicalismo equilibrista: entre o continuísmo e as novas práticas**, Curitiba: UFPR/NUPEPAR/Gráfica Popular, ano, p. 189-214.

A relação que se estabelece entre os sindicatos e o comunismo, após a criação do partido em 1922, consistiu na percepção dessa organização trabalhista, como um meio de propagação dos ideais comunistas, a partir da circulação do jornal *A classe operária*, que era distribuído nas sedes sindicais e locais de trabalho, ou seja, é no seio da classe operária e sindical que esse partido se edificou<sup>14</sup>.

A presença dos comunistas nos sindicatos era cada vez mais frequente, após a legalização sindical, em 1931, uma tática adotada não apenas nos sindicatos que estavam sobre o seu controle, mas também, os ministerializados<sup>15</sup>, constituindo oposições sindicais, que visavam à reunificação da categoria em um sindicato único, sem a tutela do Ministério do Trabalho. Além disso, os sindicatos não oficiais – anarquistas, comunistas e trotskistas – prosseguiram a sua busca de controle do mercado de trabalho, por meio, das agências de colocação dos próprios sindicatos, elaboração de novas reivindicações trabalhistas e decretos de greves<sup>16</sup>.

No Estado de São Paulo, o sindicalismo ferroviário nasceu no início do século XX, com a união dos trabalhadores ferroviários em torno das ligas operárias, influenciadas pelo anarco-sindicalismo, dos imigrantes europeus. No final da década de 1910, essa tendência ideológica dominava o cenário político brasileiro. Na década de 1920, foi difundida a idéia de que o Estado e as empresas ferroviárias foram responsáveis por uma legislação social que visava à melhoria das condições de vida dos trabalhadores desorganizados: “A Lei dos Ferroviários”, ou Caixa de Aposentadorias e Pensões de 1923. Porém, mudanças na lei que regia as Caixas e as transições dos anos trinta, com a chegada de Vargas ao poder, trouxeram descontentamentos comuns entre os ferroviários de diferentes estradas, confluindo para ações concretas dos setores combativos e silenciados nessa década.

A relação da cidade de Cruzeiro para com o Partido Comunista evidencia-se desde sua formação, visto que, um dos nove delegados que fundaram o partido em 1922, residia na cidade e trabalhava como eletricista local<sup>17</sup>. Essa estreita ligação é admitida como possível por dois episódios significativos. Primeiro, o relatório de

---

<sup>14</sup> PEREIRA, Astrojildo, Formação do PCB, 1922-1922: notas e documentos. 3ed. São Paulo: Anita Garibaldi: Fundação Maurício Grabois, 2012.

<sup>15</sup> Sindicatos reconhecidos pelo Ministério do Trabalho.

<sup>16</sup> MUNAKATA, Kazumi. A legislação trabalhista no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 90.

<sup>17</sup> Konder, Leandro. **A derrota da dialética**: a recepção das ideias de Marx no Brasil, até o começo dos anos 30. 2ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.



investigação realizado na urbe cruzeirense pelo Departamento de Ordem Política e Social, na qual a cidade é apontada como “Sub-Comitê” do partido<sup>18</sup>. Segundo, as pesquisas realizadas sobre as greves ferroviárias, da década de 1940 e 1950, na cidade de Divinópolis-MG, da Estrada de Ferro Oeste Paulista<sup>19</sup>, que ocorreram devido à participação dos ferroviários cruzeirenses, transferidos a “contra gosto”, visto que as oficinas da Estrada de Ferro Sul de Minas foram desativadas na cidade, eram considerados organizados e já com uma tradição de luta<sup>20</sup>, o que evidencia a relevância de Pereira, para a construção dessa memória ferroviária.

O posicionamento ideológico desse redator foi exposto nas linhas publicadas de seu periódico, tornando-o um difusor de suas idéias. Nas páginas d’*O Momento* teceu linhas sobre o que concebia por luta, sendo ela *a própria vida. Sem luta diluir-se-ia a Beleza e Grandeza das coisas. Luta é o equilíbrio entre o bem e o mal, entre a destruição e a construção, entre o ser e o não-ser. Quando não mais houver luta, encerrar-se-ão os motivos para a vida*<sup>21</sup>. Ao publicar essas palavras, convida seus companheiros ferroviários para a luta que iniciara com seu jornal. Para que se rebelem, pois a rebelião *é nota fundamental da natureza humana*, na qual o homem começa a compor e *a inverter os vários acordes da liberdade*<sup>22</sup>.

Dentre todas as colunas e artigos publicados no periódico ferroviário, a coluna Vida Social, assinada por Ana Amélia, que se evidenciou ser de autoria de Pereira, como já explicitado, é a que possui as características de seu autor, inquieto, travesso e ácido. É pela fala desse pseudônimo que realiza suas críticas e sátiras à sociedade cruzeirense, afirmando que essa “engolia” a realidade sem questioná-la<sup>23</sup>, também, ressaltou a importância do alistamento feminino<sup>24</sup>, mas admitiu que o voto das mulheres em Cruzeiro, estava sendo utilizado como manobra política<sup>25</sup>. Denuncia o caráter preconceituoso da cidade ao criticar a palestra realizada para as

<sup>18</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.15, 03 nov 1934.

<sup>19</sup> CORGOZINHO. Batistina Maria de Souza. **Pelos caminhos da Maria Fumaça: o trabalhador ferroviário – formação e resistência**. Belo Horizonte: UFMG, 1989. 304 p. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Educação da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.; MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

<sup>20</sup> CORGOZINHO, op.cit., p.255.

<sup>21</sup> O Momento, 30 abr 1933, n.13.

<sup>22</sup> O Momento, 07 mai 1933, n.14

<sup>23</sup> O Momento, 22 jan 1933, n.01

<sup>24</sup> O Momento, 29 jan 1933, n.02

<sup>25</sup> O Momento, 12 mar 1933, n.08

mulheres, na qual afirmava que as mesmas deveriam ser educadas para o casamento<sup>26</sup>, as insatisfações para com a nomeação “mágica” do novo prefeito<sup>27</sup>, aumentos dos impostos comerciais<sup>28</sup>, e ironia às comemorações da Revolução de 1932, achando-as sem propósito.

Nessa mesma coluna também explicitou seu conflito para com a diretoria da Sul Mineira<sup>29</sup>, satirizando que com a oficialização do Sindicato dos ferroviários as ruas de Cruzeiro, seria invadida pelo exército vermelho, com referência ao comunismo. Também, divulgou nela, os apelidos dados a seus opositores, como Dr. Circular<sup>30</sup> para o Sr. Benjamin de Oliveira e Dr. Cinco Dedos<sup>31</sup>, para o Sr. Militão de Castro e Souza, enfim, por meio da caligrafia feminina ironizou a sociedade em que estava inserido. A questão que se coloca e já apontada no capítulo primeiro, é que por que dentre tantos pseudônimos escolheu um feminino? Acredita-se, embora, já salientado, na possibilidade da igualdade de gênero, admitida pelo ex-ferroviário, que se ratifica a partir dos preceitos teosóficos que possui, quando aponta ser propósito da sociedade sem distinção de sexo.

Além de toda crítica realizada à sociedade local exposta pelo *O Momento*, Pereira também prenuncia seu posicionamento ideológico, que conforme observado, muda ao longo do ano de 1933, de acordo com a sua escrita em carta ao amigo Antunes. Essa mudança ocorre, segundo ainda afirma nessa mesma carta, quando participa da Confederação dos ferroviários do Brasil, de três a sete de julho em 1933, na cidade de São Paulo, na qual visavam à formação da Frente Única Ferroviária<sup>32</sup>. Concebia, anterior a tal episódio, que a transformação na vida do operário aconteceria somente por meio da sua organização em sindicatos, e que esses não deveriam possuir envolvimento ideológico partidário.

Esse encontro ferroviário, que aconteceu na capital paulista foi um marco para a transformação do discurso e ideologias de Pereira, pois afirma em carta, a um amigo, que *somente a extrema esquerda salvará o mundo e dará ao trabalhador*

<sup>26</sup> O Momento, 26 fev 1933, n.06

<sup>27</sup> O Momento, 03 set 1933, n.29

<sup>28</sup> O Momento, 30 abr 1933, n.13

<sup>29</sup> O Momento, 11 jun 1933, n.19

<sup>30</sup> O Momento, 16 jul 1933, n.23

<sup>31</sup> O Momento, 09 out 1933, n.37

<sup>32</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, p., 1933.

*um lugar no concerto do mundo*<sup>33</sup>. Anteriormente, é indicado que o jornal ferroviário sofreu uma modificação no seu discurso, esse posicionamento, se torna compreensível, a partir da leitura das cartas, encontradas no prontuário, entre o redator d'O Momento e seu “camarada Antunes”<sup>34</sup>.

Orgulho-me em ser um revolucionário proletário. Já compreendi que o programa que eu tracei ali, quando de meu discurso na instalação do Congresso, como seguindo o caminho do centro, não é possível, só a extrema esquerda, só a Rússia, enfim, a Rússia do proletário. Só o comunismo, meu camarada, o socialismo científico, com a extinção de classes salvará o mundo e dará ao que trabalha o seu lugar no concerto humano [...]<sup>35</sup>.

Vê-se a mudança ideológica desse redator que se considerava com pretensões políticas “do centro”, de acordo com as propostas pontuadas nas páginas dos meses iniciais de seu jornal, acerca do Partido Socialista aos moldes do General Waldomiro Lima. Sua aproximação ao comunismo e Partido Comunista em Cruzeiro é percebida, em outra carta enviada a esse “camarada”.

Si tens lido “O Momento” debes ter percebido esse meu avanço resolutivo para a esquerda nos meus artigos: - “Escravo antigo e moderno”, “A Máquina”, “Luta” e “Família” que me valeram a atenção policial e a prudente recomendação de não continuar nesse caminho enganoso e perigoso. – Eu. Porém, avancei demais para recuar, mergulhei muito fundo, enxerguei a Verdade e me radiquei nela [...] Espero que tua promessa de passar uns dias conosco muito breve seja realidade. – Apresentar-te-ei aos camaradas daqui, membros do Partido, meu camarada, é um redução proletário formidável, já consciente [...]<sup>36</sup>.

Uma questão relevante para tal mudança consiste nos motivos que a permitiram, I Congresso Ferroviário, visto que é possível apontar alguns indícios como a troca de experiências com os ferroviários de outras partes do país e o reconhecimento da inviabilidade da sua proposta de luta denominada por ele como *centrista*, de acordo com seu prontuário.

A confraternização e troca de experiências com outros ferroviários de várias partes do país foram traduzidas e observadas nas páginas escritas por Pereira em

<sup>33</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, p.42, 1933.

<sup>34</sup> No prontuário são encontradas três cartas, sendo duas escritas por Pereira e uma pelo “camarada Antunes”. A primeira é datada de 23 de outubro de 1933, o interessante é que alega estar respondendo a uma carta, anteriormente enviada, que não consta no prontuário.

<sup>35</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.4, 1933.

<sup>36</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.5, 1933

seu jornal, visto que, as críticas à diretoria e cooperativa da Sul de Minas se tornaram mais explícitas<sup>37</sup>, empenhou-se na sindicalização de outras classes (comerciantes e lavradores), afirmou querer “duelar” pelas páginas da imprensa e *ir pelos campos e fábricas levar a palavra mágica da luta*<sup>38</sup>.

Direcionou seu trabalho de luta, para uma relação mais próxima dos trabalhadores da ferrovia, realizando palestras na sede do sindicato, que seriam feitas pelos ferroviários para os ferroviários e imprimindo o estatuto do sindicato ferroviários<sup>39</sup>, ou seja, ser mais doutrinário<sup>40</sup>, deixando nítida a sua aproximação para com o comunismo, como acima indicado, quando admite que *o escravo de hoje, quer ele se alugue nos campos, nas oficinas ou nos balcões, tem que garantir a futura geração de escravos, que são seus filhos, pelo trabalho exaustivo e mal remunerado de todos os dias*<sup>41</sup>, e que, *morrer lutando por uma vida melhor, para que meus filhos os filhos dos que sofrem, e que hoje são como brasas sob cinzas, amanhã se ergam em labaredas de amor para queimar [...] toda a estupidez cruel dos nossos algozes*<sup>42</sup>. Percebe-se nesse discurso um sentido político identificado pelas expressões “escravo” e “nossos algozes”, aproximando o trabalhador à condição de explorados por um sistema que o exclui, assim como os escravos do período colonial. O que demonstra certa consciência acerca do processo de exploração das “minorias sociais”, que ocorreu na história do Brasil.

É inserido nesse contexto político-ideológico que o redator d'O Momento acaba fichado pelo Departamento de Ordem Política e Social do Estado de São Paulo. Para pensar as instituições de repressão é necessário concebê-las dentro de uma conjuntura histórica de poder hegemônico, compreendendo a finalidade e as razões de suas existências.

A censura foi uma forma hegemônica de poder, que delimitou o que era lícito e ilícito, mas não foi uma característica do século XX, nem uma situação peculiar do Brasil. Contudo, com o advento de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, esperava-se o fim a essa forma coerciva do pensamento, visto que, havia sido consolidada uma

<sup>37</sup> Conforme demonstrado no segundo capítulo.

<sup>38</sup> O Momento, 15 out 1933, n.35.

<sup>39</sup> O Momento, 13 ago 1933, n.26.

<sup>40</sup> O Momento, 22 out 1933, n.36.

<sup>41</sup> O Momento, 22 out 1933, n.36.

<sup>42</sup> O Momento, 05 nov 1933, n.38.

“revolução” sob a tutela “liberal”. Porém, esta prática não ocorreu e já, anunciava-se na Esplanada do Castelo, na capital federal, quando o então, presidente empossado, leu o texto da Plataforma da Aliança Liberal e afirmava que não haveria revogação das leis compressoras da liberdade de pensamento<sup>43</sup>.

Inserido a essa impossibilidade da liberdade de pensamento e numa conjuntura de mobilizações trabalhistas, greves e Partido Comunista o presidente “do povo” criou a Polícia Política que funcionava como uma engrenagem reguladora das relações entre Estado e povo, uma máquina que filtrava a realidade deformando os fatos, construindo e desconstruindo conceitos, imagens e “personagens” para a manutenção de uma “ordem social” pela força e também para legitimar a repressão.

Com a finalidade de impedir a circulação de idéias rotuladas como perigosas, para que fossem banidas, aquele que propusesse mudanças sociais era transformado em um suspeito em potencial, portanto, todo aquele que propusesse “fazer a revolução” por meio da palavra escrita, imprensa ou falada corria o risco de ser banido para os prontuários do DEOPS<sup>44</sup>.

O ato de ser “fichado” no DEOPS pode ser muito subjetivo, visto que, como apontado acima, qualquer indivíduo poderia ser um suspeito em potencial, pois, se, por um lado, tem como objetivo identificar o “fichado” no mundo social, por outro, trata-se de um arquivo que explicita o universo do outro a partir da lógica interna de quem o produz. Ou seja, da perspectiva da polícia. O acervo permite tanto reconstituir uma trajetória do “fichado”, a partir da perspectiva do agente policial, como a do “fichador”. O material produzido é organizado pela polícia política, o que configura que a sua lógica interna tenha sido muitas vezes deliberadamente manipulada para legitimação de tal ato. Uma característica, contudo, lhes é marcante: contêm informações sobre determinadas pessoas, mas não são arquivos privados. Portanto, não devem ser tomadas como verdades absolutas da vida dos indivíduos, mas sim como da lógica dos aparelhos repressores do Estado<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. Livros proibidos, idéias malditas: o DEOPS e as minorias silenciadas. 2ed., São Paulo: Ateliê, Editorial Proin – Projeto Integrado do Arquivo do Estado; FAPESP, 2002.

<sup>44</sup> Idem

<sup>45</sup> KUSNHIR. Beatriz. **Decifrando as astúcias do mal**. Revista do Arquivo Público Mineiro. Ano XLII, n. 1, p.41-52, 2006,

Os conceitos elaborados pelo DEOPS configuram-se de acordo com sua lógica interna, ou seja, com o recorte que procura produzir, por exemplo, os conceitos de crime, ameaça, transgressão, ou qualquer outro, são historicamente datados. Na década de 1930, recorte temporal desse trabalho, “crime social” era entendido como envolvimento em greve e manifestações sindicais. Cada conjuntura histórica expressou de maneira diferente seus conflitos, o que implicou maneiras diferenciadas da ação policial e, conseqüentemente, o arquivamento das informações<sup>46</sup>.

O prontuário elaborado pelo DEOPS de Pereira é composto por 54 páginas, contendo relatórios, cartas, panfletos, bilhetes e jornal. Tendo início em 18 de outubro de 1933 e término em 14 de setembro de 1935. Essa documentação se encontra organizada decrescentemente, ou seja, do ano de 1935 para o ano de 1933. Para a análise em questão, optou-se por detalhá-lo de acordo com o recorte dado pelo jornal *O Momento*, definindo o ano de 1933, como ponto de partida.

Esse arquivo é iniciado, com um inquérito policial, em 18 de outubro de 1933, no qual há um ofício, assinado pelo diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas, o Sr. Militão José de Castro Souza, pedindo ao delegado de polícia de Cruzeiro que tome providências para com o “agitador”, segundo o próprio aponta:

Chegou ao meu conhecimento que o Sr. Durval Pereira, ferroviário aposentado desta Estrada, reiniciando sua campanha de agitação entre os operários da mesma, propala entre estes que vai haver um corte em massa, não só do pessoal, como nos seus vencimentos [...] Não passando de boato e sem o menor fundamento essa notícia, julgo de necessidade uma providencia que á mesma ponha termo, mormente em se tratando de conhecido agitador da classe operária [...]<sup>47</sup>.

Conforme as informações apontadas acima, há dois questionamentos: Havia se iniciado em Cruzeiro no ano de 1933 uma “campanha de agitação” chefiada por Durval? Quem era esse “conhecido agitador da classe operária”? Essas indagações visam à compreensão do processo da luta dos ferroviários que se deu em Cruzeiro, a partir, da análise dessa personagem e do jornal *O Momento*, que também constituíram como parte dessa luta.

---

<sup>46</sup> PIMENTA. João Paulo Garrido. Os arquivos do DEOPS: nota preliminar. Revista de História. FFLCH-USP, n.132, p.149-154, 1995.

<sup>47</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP, APESP.

De acordo com o prontuário, o ex-ferroviário foi fichado pelo DEOPS após o relatório, citado acima, sendo denunciado ao departamento por suas atividades de “agitador” pelo delegado de polícia municipal, Teixeira Pinto. O relatório enviado ao delegado local, tem sua justificativa, pois segundo o prontuário e detalhes encontrados no jornal *O Momento*, Durval estava angariando assinaturas dos operários da Sul de Minas, para convocação de uma Assembléia Geral da cooperativa, no portão das Oficinas dessa Estrada de Ferro.

No semanário ferroviário foi publicado sobre a reunião a qual Pereira teve com o diretor dessa estrada de ferro, o Sr. Castro e Souza, em que relata:

No dia 19 do corrente, procurando esclarecer a atitude que assumimos em defesa da Cooperativa dos Empregados da Sul de Minas, procuramos ter um encontro com o atual diretor daquela via férrea, o engenheiro José Militão de Castro e Souza. [...] - Nas duas primeiras entrevistas, como nesta, não louvamos nem apreciamos o chefe da Locomoção, a Diretor da Sul de Minas; víamos acima do cargo o engenheiro competente, o cidadão de nobres e invulgares qualidades, e o chefe de família amantíssimo. Como engenheiro, como cidadão e como chefe de família, continuamos, o dr. reúne virtudes que colocamos acima do cargo, e entre essas virtudes está a liberdade que sempre o distinguiu. Por isso mesmo estranhamos um pedido feito à polícia, em nome da diretoria da Sul, indicando-nos como perigoso agitador e pedindo providências para que não angariássemos assinaturas à saída do pessoal, das oficinas para pedir-se uma assembleia geral na Cooperativa [...] <sup>48</sup>.

A citação revela algumas informações curiosas, pois o termo utilizado por Durval para defini-lo, *perigoso agitador*, é o mesmo que o diretor da referida via férrea utiliza em relatório para o delegado Teixeira Pinto, demonstrando que certamente o redator d’*O Momento* teve conhecimento do conteúdo enviado, antes da chegada do mesmo à delegacia.

Ainda no mesmo artigo, intitulado de “Uma Revelação”, é apontada a irritabilidade do referido diretor para com o “agitador”, o que supõe que posterior a tal ocorrido, passou a ter seus passos monitorados pelas autoridades de ordem e política social.

O dr. Benjamim de Oliveira<sup>49</sup> respondia com circulares, por esse motivo chamavam-no de dr. Circular, mas eu, frizou o dr. Militão José de Castro Souza, eu não responderei por circulares, *irei pessoalmente tirar desforço, por isso tenho cinco*

<sup>48</sup> O MOMENTO, 22 out de 1933, n. 36

<sup>49</sup> Diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas que antecedeu o engenheiro Militão José de Castro Souza.

*dedos. Não quero ver meu nome em jornais. Por isso previno. Não quero saber de audiências particulares, nem relações com os senhores, nem com a caterva do sindicato [...]*<sup>50</sup>

Em ocorrência desses fatos, o delegado de polícia cruzeirense, Teixeira Pinto, enviou no dia 21 de outubro de 1933, um ofício relatando as atividades do ferroviário aposentado na cidade de Cruzeiro para o Departamento de Ordem Política e Social<sup>51</sup>, e anexado a ele o inquérito policial aberto pela diretoria da Sul Mineira.

Cruzeiro, 21 de outubro de 1933

Exmo Snr. Dr. Chefe de Polícia

Levo ao conhecimento de V. Exa. que Durval Pereira, redactor do jornal “O Momento”, que se publica nesta cidade, foi um dos promotores das agitações políticas, quando da nomeação do prefeito Sr. Eurico Penna. Terminadas essas agitações, em virtudes da acção policial, o mesmo Durval Pereira acaba de iniciar uma campanha em torna da Cooperativa da Rede Mineira de Viação [...]

<sup>52</sup>

Faz-se necessário frisar que o jornal *O Momento* e seu redator, possam não ter tido grande expressividade na luta ferroviária, e, o grande agitador operário apontado pela fonte, não seja, tão grande, visto ser afirmado por uma documentação oficial, na qual, para uma pessoa ser fichada pelo DEOPS não tinha critérios, bastando uma denúncia e envio de documentação para o departamento. Mas um argumento utilizado pelo próprio delegado cruzeirense legitima o discurso do ex-ferroviário, quando se denomina arauto dos ferroviários da Sul de Minas, e o adjetivo de agitador apregoado a ele de agitador, quando alega que segundo informado pela diretoria da Sul, a prisão do referido fixado, *causaria uma grande greve, e caso seja determinada seria necessário providências para garantir a ordem pública*<sup>53</sup>.

É necessário salientar, devido à situação acima descrita, que resistência e repressores sabiam da força da palavra, pois foi através do discurso escrito, nas páginas d’*O Momento*, que as ideias circularam, seduziram, reelaboraram valores e geraram novas atitudes nos ferroviários cruzeirenses.

<sup>50</sup> O MOMENTO, 22 out de 1933, n. 36, 1933. (grifo do autor)

<sup>51</sup> Faz-se necessário frisar que o jornal “O Momento” e Durval Pereira, possam não ter tido grande expressividade na luta ferroviária, e, o grande agitador operário apontado pela fonte, não seja, tão grande, visto ser afirmado por uma documentação oficial, no qual para uma pessoa ser fichada pelo DEOPS não tinha critérios, bastando uma denúncia e envio de documentação para o departamento

<sup>52</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, p.44, 1933.

<sup>53</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.3, 21 out 1933, 1933.



Essa situação se delineou rumo ao fim d'O *Momento*, visto que ele e seu redator ficaram proibidos de trafegar pela Estrada de Ferro Sul de Minas, por ordem de sua diretoria. Uma charge publicada no jornal *O Cruzeiro*, faz referência ao fim do semanário ferroviário.



Figura 2 - O Cruzeiro, 31 dez 1933, n.64.

Vários indícios apontam para tal conclusão, pois, como indicado a princípio, Pereira era inválido, como o próprio se denominou, possivelmente utilizava muletas e trabalhou como saltimbanco. Colocar essas características em elefante branco é satirizar o fim do periódico e apregoar-lhe tentativas inúteis. Contudo, as atividades “agitadoras” desse “macacuano inválido”<sup>54</sup>, não cessaram, como percebido nos documentos que compõem seu prontuário.

Em maio de 1934, o ex-ferroviário é convidado para discursar nas festividades do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas em comemoração ao seu Cinquentenário, sua fala foi apontada como extremamente marxista pela imprensa local<sup>55</sup>, assim como a sua participação no congresso ferroviário de Itajubá, em que *pronunciou violentíssimo discurso vermelho, pregando greve geral e de*

<sup>54</sup> A referência se justifica visto que Pereira era um macacuano, pois natural de Cachoeira do Macacu, e inválido, pois aposentou por invalidez na Estrada de Ferro Sul de Minas.

<sup>55</sup> O Cruzeiro, 13 mai 1934, n.

*caracter violento e concitando os operários a se prepararem para conquistar o poder de qualquer forma*<sup>56</sup>, pela polícia mineira em inquérito aberto por suas atividades e propagação da doutrina comunista.

Ao longo desse ano foi empenhada uma grande vigilância a esse personagem, sendo realizada uma rigorosa busca em sua casa a mando do DEOPS, por quem foi apreendida *uma carta da Federação da Juventude Comunista, cartas assignadas por J. Antunes, um Manifesto do Partido Socialista do Distrito Federal*<sup>57</sup>, material considerado extremista, segundo o delegado de polícia de Cruzeiro.

Prezados Camaradas

É necessário que os camaradas, assim que receberem esta, nos envie o mais breve possível, endereços para material, cartas, e sobretudo, um endereço bem seguro, pois muito em breve seguirá para aí um nosso delegado.

Até agora não pudemos mandar material, cartas, circulares etc, devido a falta de um endereço. Os que possuímos eram todos antigos. Esperamos que dentro de 3 dias nos chegue em mãos por intermédio do Partido, os novos endereços.

Saudações comunistas

Pela C. de Organização<sup>58</sup>

A carta acima denota que além de Pereira, outras pessoas estavam envolvidas nas “atividades comunistas” em Cruzeiro, e da relação dos ferroviários com esses, mas também permite questionar-se da veracidade de tal documento, visto que é possível admitir que o envio deste à Polícia Política seja para legitimar as “atividades ilegais” do ferroviário aposentado.

No ensejo dessas circunstâncias foram enviados dois inspetores desse departamento para a cidade, com o intuito de investigar as atividades consideradas comunistas no local. Dessa investigação foi produzido um relatório de investigações que alegava:

Depois de várias investigações, cheguei às seguintes conclusões:

1º) Que as zonas Sul e Oeste de Minas (Itajubá, Três Corações, etc), Oeste do Estado do Rio (Barra do Pirahy, etc) e Este deste Estado (S. Paulo), está sob o controle do “Sub Comitê de Cruzeiro”.

[...]

3º) Que DURVAL PEREIRA vae transferido para outra região, provavelmente para o Rio, onde vae ocupar um cargo de grande responsabilidade, creio que é na direção

<sup>56</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.31, 15 nov 1934.

<sup>57</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.15, 03 nov 1934.

<sup>58</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.11, 01 out 1934.

da “Classe Operária” e outro orgam do C.R. do Rio e Estado do Rio, a sahir em breve.

4º) Que a actividade de Durval é a mais illegal possível, sendo suas ligações effectuadas por intermédio de estafetas<sup>59</sup>. Até então, esteve na direção de todas as zonas acima referidas, porém agora, criou quadros dirigentes nas mesmas e passou-as para o controle do Bureau Político do “Sub Comité”, por decisão do C.C. do Partido [...] <sup>60</sup>

A região apontada, pelo referido relatório, delineia o traçado da Estrada de Ferro Sul de Minas, ou seja, o local onde Pereira e seu jornal desempenharam um trabalho junto aos ferroviários. Convergindo com a proposta do semanário, que consiste em ser arauto de sua classe trabalhadora, e admitindo a relevância do papel desempenhado por ambos. Ainda nesse relatório pontua a circulação de vários intelectuais pela cidade como: Marques Rabello, Leonidas de Rezende, Miguel Costa Filho, Benigno Fernandes e Aporelli, e também a estreita relação entre o Partido Comunista e classe ferroviária.

Ainda nesse mesmo relatório é indicado que Pereira assumiria a redação do jornal *A Classe Operária*, principal difusor das ideias comunistas, como apontado anteriormente. Essa associação do ex-ferroviário ao referido jornal possibilita uma duplicidade de interpretação. Legitimação das ações realizadas pela Polícia Política ou a relevância desse personagem. Contudo, acredita-se que a primeira opção é a mais aceitável, pois pertence a uma instituição oficial de repressão.

Após as “urgentes” conclusões das investigações realizadas em Cruzeiro, foi desencadeada no ano de 1935 uma verdadeira “caça às bruxas”, pelos trilhos da linha férrea à procura desse “perigoso agitador” e efetuação de sua prisão. Vários bilhetes e cartas foram enviados ao DEOPS comunicando o seu “paradeiro”, ora pelas “bandas” de Sorocaba, São Paulo, Rio, Cruzeiro e Mogi das Cruzes, nunca se achava o “inválido agitador” desaparecera como fumaça ao passar das locomotivas.

Amigo Pianelli

A ultima pista daquele “camarada” é que eu dei mesmo: ele tirou em 6 do corrente, um passe para ele, de ida e volta, para o Norte (São Paulo). Depois disto, nada mais sabemos.

É provável que esteja mesmo ahi.

<sup>59</sup> Informações passadas por intermédio de outras pessoas até alcançar seu destino.

<sup>60</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.17, 20 dez 1934.

As pessoas a quem perguntei responderam que não o vêem aqui há muito tempo [...] Seu amigo Castilho<sup>61</sup>

[...] temos a informar-lhe a ultima pista e notícia que pudemos ter até o momento sobre Durval Pereira [...] enviamos tal pessoa (que Apolonio esta sciente) a residência de Durval, informando sua Sra. Que devia regressar por esses dias, pois o mesmo encontra-se em viagem.

O passe que Durval requisitou com desconto na Sul Mineira tem prazo de 30 dias (ida e volta).

O pagamento da RMS do pessoal do Escritorio e dos aposentados (como o é Durval) será efectuado entre o dia 1 e 3.

Dia 31 a tarde na sede do Sindicato dos Ferroviários haverá uma reunião a dim de tratar assumptos de interesse a classe.

Resumindo todos esses motivos é que no nosso modo de ver não pode deixar Durval de comparecer nesta cidade por esses dias.

Solé e Coelho<sup>62</sup>

Amigo Armando

Comunico mais uma vez que Durval está aqui, pois dia 4 deste chegou lhe aqui no trem rápido vindo de S. Paulo a noite as 8.25 fiz expedir um telegrama [...] Continua aqui o Sr. Durval, hoje encontrei-o no correio conversando com o Polagio sobre política e outros assumptos [...] Não sei qual a decisão das autoridades pois tudo continua na mesma e só se percebe para piores condições a situação do momento, tenho seguido todos os passos dos já conhecidos communs e outros novos adeptos [...] Manoel A. Castilho<sup>63</sup>.

[...] Ligada a esse facto, recebeu há pouco esta delegacia uma carta dirigida do insp. Armando Guitierrez por um reservado da cidade de Cruzeiro, carta essa que informa ter o 2º suplente em exercício naquella cidade prevenido Durval Pereira dos passos da polícia, o que teria motivado o insucesso dos serviços desenvolvidos por esta Delegacia [...] O nome do suplente referido é o Sr. Carlos Biteti<sup>64</sup>

As cartas “denúncias” acima indicam algumas situações, que possibilitam identificar aqueles que eram os “olhos” da repressão na cidade de Cruzeiro; que o “ir e vir” de Pereira, pelos trilhos da ferrovia, era extremamente vigiado pelos cruzeirenses, com precisão das informações; da atuação do ferroviário aposentado junto as Assembléias sindicais; que o comunismo tem ganhado novos adeptos, e o perceptível descaso das “autoridades”, locais e estaduais, para com o que se passa na cidade. Segundo o cruzeirense Castilho, essa informação pode não ser tão grandiosa como tentou demonstrar, talvez os “novos adeptos” tenham sido duas ou três pessoas. Percebe-se, também, que são sempre indicadas as pessoas com quem Pereira, falou ou que possivelmente o tenham ajudado.

<sup>61</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.19, 23 mar 1935.

<sup>62</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc. 21, 29 mar 1935. (grifo nosso)

<sup>63</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.22, 07 mai 1935. (grifo nosso)

<sup>64</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.24, 10 mai 1935. (grifo nosso)

A não efetuação da prisão de Pereira revela duas circunstâncias, que se configuram: no fato de que os ferroviários eram solidários, ajudando-o para que não fosse preso; e na possibilidade da pouca relevância que representou para esse departamento. A segunda opção se traduz na mais aceitável, visto que, o principal meio de divulgação das ideias desse “agitador”, *O Momento*, não consta em seu prontuário.

Independente da atuação direta do DEOPS, na cidade de Cruzeiro e para com Pereira, a imprensa local, o jornal *O Cruzeiroense*, em 1935 declara “guerra” ao comunismo cruzeirense, tecendo em suas páginas críticas às ideologias “vermelhas” e de “Moscou”.

[...] Temos por fim a instalação da “Aliança Libertadora”, realizada na sede do Sindicato dos Ferroviários e presidida por Caio Prado. O amplo prédio foi pequeno para conter a multidão que alli ocorreu avaliada talvez em 800 pessoas, resultando da escolha dos diretores da corrente que se propunha reunir os obedientes a Moscow sob a bandeira falsamente nacionalizada a evidencia de nomes como Humberto Lucca, para presidente; Durval Antonio Pereira, conhecido agitador perseguido pela policia; Xisto de Souza Rocha, José Cury, José Amorim, Ismael Muniz, Manoel Tavares, José Perfeito de Oliveira, Assolino Balbino e José de Oliveira, estes para os demais cargos da direcção que representam, com raras exceções a fina flor do vermelhismo em Cruzeiro [...] São muitos os cabeças, muitos e conhecidos; são muitos os bodes espiatórios todas as vezes que a polícia, como outrora aconteci, tomava medidas acauteladoras de segurança pública, mas o chefe mentor intellectual dos adeptos de Moscow em Cruzeiros se mantém oculto [...] porém o rabo dele esta de fora e que é por ahi que todo mundo o conhece e identifica. Haverá em Cruzeiro, que ignore quem seja o verdadeiro chefe do communismo?<sup>65</sup>

As informações apontadas por esse semanário cruzeirense demonstram a relação estabelecida entre sindicato e partido comunista, a possibilidade do número de adeptos dessa corrente ideológica e, também, os outros nomes que compunham a “resistência” local. A igreja católica, por meio do seu folheto *Estrela D’Alva*, também realizou nesse ano, atos contra a “situação comunista” em Cruzeiro, que foi apontada como “reduto comunista”<sup>66</sup>.

Além dos nomes indicados como “resistência” também foram identificados no prontuário de Pereira outros nomes que compuseram essa luta local como Otto lockbirr, Chrisostono de Oliveira, José Amorim, Balthazar de Souza, Assolino Balbino, José Campos, Pedro Amparo de Souza, Silvio Ferreira, Waldemar de Mello,

<sup>65</sup> O Cruzeiroense, 13 out 1935, n.35.

<sup>66</sup> Idem

Polagio, Joaquim Ferreira, Oreste Giorgi, José Porto, Queiroz e Manoel Nascimento, além das expressões “vários outros” e “muitos outros”, também apontados pelo prontuário.

Ainda, sobre o artigo publicado n’*O Cruzeiroense*, faz-se necessário salientar a presença de Caio Prado Jr.<sup>67</sup>, que publicou em 1933 o livro *Evolução Política do Brasil*, de Caio Prado Jr., cujos escritos revelam uma assimilação do marxismo ainda embrionária. É um lugar comum dizer que a análise marxista da formação social brasileira, tem início com essa obra.

Apesar do número de documentos que seu prontuário possui<sup>68</sup>, 31 no total, talvez esse personagem tenha sido mais um entre tantos outros que tiveram seus passos vigiados pela Polícia Política, por serem considerados possuidores de “ideias malditas”<sup>69</sup> que contrariavam a ordem vigente.

O último documento anexado em seu prontuário data de 26 de outubro de 1935, da cidade de Vitória-ES, local onde aconteceu o III Congresso Ferroviário, e refere-se às ideias que apresentou como representante da Sul Mineira.

Propôs a Unidade Sindical, para combater o capitalismo internacional; que a Confederação Unitário Sindical do Brasil realizasse um trabalho de cúpula e os sindicatos aderentes um trabalho de base (diretamente em suas linhas férreas); que o sindicato ferroviário se aliasse com os vários sindicatos proletários das cidades (percepção da relação existente entre ferrovia, lavoura, indústria e comércio), nas quais estivessem inseridos; união do trabalho de cúpula (burocrático) ao trabalho de base (junto aos trabalhadores); coletivização dos problemas ocorridos ao longo da linha férrea por meio de reuniões semanais; fim da pluralidade sindical em uma mesma linha, pois essa prática gerava resistência entre sindicatos, enfraqueciam as reivindicações econômicas e sociais dos trabalhadores, e, também o movimento sindical; realizavam caravanas, que percorriam a ferrovia em propaganda sindical, ouvindo as necessidades dos trabalhadores; e constituir comissões sindicais nas

---

<sup>67</sup> Pertenceu em sua juventude à geração dos anos 20 e 30, que ficou registrada na história como “geração da Redescoberta do Brasil”.

<sup>68</sup> Consta no prontuário de Durval Antônio Pereira 31 documentos

<sup>69</sup> Expressão utilizada por Maria Luiza Tucci Carneiro na sua pesquisa sobre o DEOPS

localidades de concentração ferroviária para que se estreitassem elos com a sede sindical<sup>70</sup>.

Percebe-se, nas propostas de Pereira, uma séria crítica ao modelo sindical existente e aos líderes sindicais, evidenciando o distanciamento entre sindicato e trabalhadores férreos, visto que o trabalho sindical consistia somente em uma questão burocrática, como afirma não houve *um trabalho de massa aliado ao de cúpula*<sup>71</sup>, ou seja, que havia uma preocupação doutrinária e esquecia-se das necessidades dos trabalhadores, o que consistia na não aderência total desses trabalhadores. Suas propostas visaram ao que concebia por “democracia sindical”<sup>72</sup>, trecho de maior relevância de sua proposta, que argumentava:

O que se deve entender por democracia sindical?

Por democracia syndical deve-se entender o mais largo e profundo espírito de camaradagem com todos os companheiros que professem quaesquer credos políticos, religiosos ou filosóficos. A ausência completa de autonomia por parte dos leadres sindicais.

Para que esse espírito de camaradagem seja real e produza fructos desejados, é indispensável saber transigir, saber tolerar os menos conscientes, os que queiram trabalhar, não provocar ou alimentar discussões acaloradas sobre quaesquer credos, usar de linguagem branda, fraternal, com argumentos convincentes em lugar de gritos e insultos. O grito e o insulto irritam, não convencem.

Devemos dar a esses companheiros tarefas syndicais que estejam a altura de suas capacidades, pois em um syndicato há trabalho para todas as capacidades. Assim os conquistaremos com actos e não com palavras [...] <sup>73</sup>

Ao salientar um sindicato democrático com a participação de todos, evidencia que esse modelo participativo não existia no movimento sindical, que os discursos realizados eram motivos de distanciamento e irritabilidade e não fatos de agregação à causa ferroviária, enfim, percebe-se uma fala que visou integrar “cúpula e massa”. Que o trabalho no sindicato não é apenas o teórico e burocrático, há trabalho também em *clubes esportivos e recreativos, grêmios beneficentes, escolas nocturnas e diurnas de alfabetização, festas internas e externas*<sup>74</sup>, e que ele não

<sup>70</sup> Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP. APESP, doc.30, 26 out 1935.

<sup>71</sup> Idem<sup>50</sup>

<sup>72</sup> Termo utilizado por Pereira na proposta apresentada no III Congresso Ferroviário.

<sup>73</sup> Ibidem<sup>50</sup>

<sup>74</sup> Ibidem<sup>50</sup>

se resume dentro de sua sede, mas também nas festas recreativas, jogos esportivos e conferências<sup>75</sup>.

Observa-se que as propostas apresentadas e teorizadas nesse congresso já haviam sido colocadas em práticas por esse ex-ferroviário, quando instalou seu jornal ao lado das oficinas da Sul Mineira, realizou Pic-Nics e campeonatos de futebol com os ferroviários, caravanas ao longo dessa linha férrea e arrecadou livros para a formação de uma biblioteca para o Sindicato dos Ferroviários da Sul de Minas, ou seja, sua proposta de aproximação das “massas” trabalhadoras já havia ocorrido.

O discurso apresentado pelo redator d’*O Momento* pode apresentar um tom pejorativo para com a “massa trabalhadora”, mas a finalidade e o objetivo é conquistá-la por meio de ações para que formasse um sindicato forte e coeso. Esse tom é desmistificado, já que propôs a coletivização dos problemas em conferências semanais.

Esse congresso ferroviário aconteceu entre 26 a 30 de outubro de 1935, e contou com quase dois mil ferroviários, e propunha a necessidade de união entre os sindicatos. No Teatro Glória e na estação da cidade, evidenciaram-se as divergentes linhas de atuação política dos sindicatos e de suas lideranças e também a concordância acerca de alguns pontos e divergências entre outros, houve protesto contra os integralistas que se encontravam também na cidade.

Dentre os diversos temas debatidos, um destaca-se, visto que se refere à carteira de trabalho. A proposta era compreender a utilidade que a legislação conferia às “chamadas carteiras profissionais”. O redator do periódico ferroviário apontou, que as carteiras caracterizavam um verdadeiro cadastro policial e propôs a sua extinção, pelo fato delas também serem caras aos trabalhadores. Um representante da Coligação, Antonio Pereira Guedes, sugeriu negarem o direito de conferir “diplomas de profissão” ao “departamento do trabalho”. Porém, o representante do Sindicato Unitivo, Santos Souza, afirmou que na Central do Brasil foram fornecidas 8.000 carteiras e que era por intermédio delas que os trabalhadores se habilitavam aos benefícios da legislação social, e ainda concluiu a

---

<sup>75</sup> Ibidem<sup>50</sup>



idéia com a demonstração da “vantagem” de que os possuidores de carteira podiam, pela lei, sindicalizarem-se. Mas um representante dos trabalhadores da Sorocabana lembrou a todos, que os chefes preferiam dar aos não sindicalizados, os benefícios previstos pela legislação sindical. As divergências quanto à questão das carteiras profissionais foram resolvidas com a proposta de que elas deveriam ser pagas pelas empresas. Esta discussão, entre outras coisas, possibilita visualizar as oposições entre uma corrente mais combativa, representada pela Coligação dos Ferroviários da Central do Brasil e pelos sindicatos mineiros e paulistas, e outra afinada com as propostas do Ministério do Trabalho, representada pelo Sindicato Unitivo dos Ferroviários da Central do Brasil<sup>76</sup>.

A estratégia de luta e mobilização traçada pelo redator d'O *Momento* foi aprovada por todas as lideranças filiadas à Federação Nacional dos Sindicatos Ferroviários do Brasil e entendida como o melhor caminho para se obter a adesão dos trabalhadores das estradas de ferro à organização de uma frente única. A autocrítica sugerida por ele, diz respeito à superação do imobilismo da camada dirigente dos sindicatos, no sentido de conscientizar o proletariado sobre a sua missão histórica<sup>77</sup>, que consistia em superar o capitalismo internacional.

A participação nesse congresso é o último relato da sua participação no meio ferroviário. Em 1936, mudou-se para Goiás, onde exerceu os cargos de professor primário em Campo Formoso (hoje Orizona), de professor de português, no Ginásio Bonfim, Secretário da Prefeitura de Santa Rita de Paranaíba (hoje Itumbiara), foi Prefeito de Bananeiras, nome que ele mudou para Goiatuba (1938-1939), nesse período é apontado pelos memorialistas locais como grande contribuinte do ensino primário, por realizar o levantamento topográfico da cidade e compor o hino que homenageou a cidade. Em Goiânia, onde lecionou francês no Lyceu de Goiânia; em 1942 é nomeado fiscal de rendas estadual, cargo que ocupou até sua morte, o que se deu em 11 de julho de 1948<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória**: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. São Paulo: USP, 367p. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005.

<sup>77</sup> Idem<sup>56</sup>

<sup>78</sup> SILVA, Jaime Ribeiro. GUIMARÃES, Joaquim de Paula. CAMPOS, José. **Antologia da Poesia Cruzeirense**. Cruzeiro Ed. Grupo Cruzeirense de Cultura – Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1961.

De acordo, com as informações cedidas pela filha de Pereira, que ainda reside na cidade de Goiânia, assim como toda sua família, seu pai foi um homem muito culto e autodidata, e em sua homenagem publicaram um livro com os poemas escritos por ela. Percebe-se na fala de seus filhos um rancor para com a cidade, quando afirmam que a mudança para Goiás se deu, pois, o ex-ferroviário havia perdido a esperança de uma mudança efetiva da sociedade cruzeirense.

A história dessa personagem contribuiu significativamente para compreensão da luta ferroviária no país, visto que se percebeu a sua atuação direta nessa causa.

## Considerações finais

A notícia, informação, ideologia e luta viajaram pelos trilhos da ferrovia e espalharam-se entre os ferroviários da Sul de Minas.

A proposta dessa pesquisa consistiu em demonstrar o jornal *O Momento* como um espaço de luta ferroviária. Buscou-se ao longo dela tecer a trajetória desse jornal, da personagem que o escreveu e a luta empenhada por eles em prol desses trabalhadores.

Para constituição dessa problemática visou demonstrar capítulo a capítulo os elementos que a compuseram, visto que, para que se compreendesse o jornal era necessário perceber a conjuntura na qual estava inserida.

Essa urbe foi construída pelos indícios encontrados na imprensa local, e que se contrapôs à história elaborada pelos memorialistas que se debruçaram sobre a História local. Esses cruzeirenses demonstraram, em suas obras, uma cidade na vanguarda desenvolvimentista, com casas, indústrias, ferrovias, água, luz, esgoto, cinemas, artistas, músicos e escolas. Nessa imprensa, porém, percebeu-se a desmistificação do desenvolvimento apontado por eles, viu-se a outra face cidadina, que possuía problemas estruturais e tensões sociais, perceberam-se os excluídos e as lutas, ausentes nessas obras.

A cidade percebida por esse jornal é a urbe ferroviária. A relevância dessa atividade constituiu-se central para a sociedade, já que, encontravam-se, ali, mais de 1200 ferroviários, que trabalhavam na Sul de Minas e Central do Brasil. A fala dos moradores da Cruzeiro de 1933, converge, com esse posicionamento do periódico ferroviário quando indicam *Aqui tudo era a ferrovia*.

Esse viver ferroviário contribuiu categoricamente para a fundação desse semanário que se debruçou sobre a luta desses trabalhadores. Percebe-se ao longo dos números publicados do periódico que foi construído um discurso para os ferroviários. Contudo, faz-se necessário frisar, que o semanário também se

empenhou na organização e mobilização de outras classes trabalhadoras (lavradores, comerciantes, alfaiates).

Com a leitura d'O *Momento* buscou-se evidenciar uma aproximação com o que foi possível verificar nos textos anteriores. No periódico ferroviário a categoria luta, traduzida pela organização desses trabalhadores por meio dessa imprensa, foram pensadas a partir da compreensão do cotidiano experimentado por esses trabalhadores, visto que, seu redator, era um ferroviário aposentado. Na leitura deste semanário escrito por Pereira, demonstrou-se, portanto, que a concepção de luta perpassa todo o seu discurso no seu exato um ano de vida, com evidentes aproximações ao discurso de Corgozinho, Maciel e Maia, sobre a imprensa operária e a organização ferroviária.

É possível, inferir que a proposta de luta, mobilização e organização dos ferroviários eram objetivadas pelo jornal ferroviário e que, conseqüentemente, foram representadas pela formação do Sindicato dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas, caravanas realizadas ao longo da linha férrea e denúncias realizadas sobre a Cooperativa dos empregados dessa ferrovia.

Essa luta empenhada pelo *O Momento* com o objetivo de organizar e mobilizar esses trabalhadores foi alcançada, e conseqüentemente sofreu resistência da diretoria dessa ferrovia, pois o jornal e seu redator são proibidos de trafegarem por essa linha férrea. Aqui, os sentidos dessa luta empenhada se tornaram evidentes, assim como a relevância desse periódico e de Pereira para a causa dos ferroviários da Sul de Minas.

O jornal se traduziu como um espaço de luta dessa classe, ou seja, parte de uma luta de outrora, devido à realidade ferroviária vivida em Cruzeiro e mobilizações anteriores a esse semanário, mas também de situações de luta que se irradiaram por outras partes do país.

As greves dos ferroviários, da Rede Mineira de Viação, no final da década de 40 e início de 1950, que se iniciaram em Divinópolis e depois se irradiaram por todo o país tiveram como fatores comuns a organização dos ferroviários cruzeirenses. Com a desativação da Oficina da Estrada de Ferro Sul de Minas, os funcionários de Cruzeiro foram transferidos para lugares diferentes, principalmente para Divinópolis-MG, os quais ajudaram a desenvolver a consciência de classe já adquirida com as

lutas internas em sua cidade de origem. Observa-se também que tal transferência não foi provocada apenas por questões de racionalização da ferrovia, mas também e talvez principalmente como estratégia para desarticular o Partido Comunista que era muito forte na cidade, pois, coincidentemente, as pessoas transferidas eram membros do partido.

Essas lutas ferroviárias em terra mineira, que se irradiaram por todo país, numa solidariedade férrea, constituem sobre os ferroviários cruzeirenses uma tradição de luta e uma memória ferroviária levada pela linha do trem com a transferência de seus trabalhadores.

## FONTES

O CRUZEIRENSE. Cruzeiro. Eurico Penna, 1933-1935.

O CRUZEIRO. Cruzeiro. Argemiro Alves de Sá. 1934.

O CRUZEIRO JORNAL. Cruzeiro. 1934.

O MOMENTO. Cruzeiro: Durval Pereira, 1933.

Prontuário n. 2432, Rede Mineira de Viação. Fundo DEOPS/SP, APESP.

Prontuário n. 2580, Durval Pereira. Fundo DEOPS/SP, APESP.

## REFERÊNCIAS

AGOSTINI, Ângelo; CAMPOS, Américo; REIS, Antônio Manoel (ed.). **Cabrião: Semanário humorístico 1866-1867**. São Paulo: Editora Unesp / Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ANDRADE, Carlos Borromeu. **Os Pioneiros da História de Cruzeiro**. Centro Educacional Objetivo. Fundação Nacional do Tropeirismo. Cruzeiro, 1994.

ARAÚJO, Silva Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos, **O sindicalismo equilibrista: entre o continuísmo e as novas práticas**, Curitiba-PR, UFPR/NUPEPAR/Gráfica Popular, 2007.

BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BURKE, Peter (org.). **A Escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. **Livros proibidos, idéias malditas:** o DEOPS e as minorias silenciadas. 2ed., São Paulo: Ateliê, Editorial Proin – Projeto Integrado do Arquivo do Estado; FAPESP, 2002.

CARONE, Edgard. **Brasil, anos de crise (1930-1945).** São Paulo: Ed. Ática.1991.

CARVALHO, José Murilo. **Cidadania no Brasil:** um longo caminho, 11.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

\_\_\_\_\_. José Murilo. **Pontos e bordados:** escritos de uma história política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.

CASTORIADIS, Cornelius. **A ascensão da insignificância.** In: As Encruzilhadas do Labirinto IV – A

CASTRO, Ricardo Figueiredo de. 1993. **As esquerdas e o processo constituinte brasileiro de 1933-34:** projeto e ação política. Revista de História Social. Campinas, n.02, p.55-88, 1995. p.65.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. **Pelos caminhos da Maria Fumaça:** o trabalhador ferroviário – formação e resistência. UFMG, 1989.

CORRÊA *apud* SPOSITO. Maria Encarnação Beltão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo.** Investigaciones Geográficas. Universidad Autónoma de México, n. 54, p. 114-139, Agosto, 2004.

CRUZ, H. F. **São Paulo em papel e tinta.** Periodismo e vida urbana – 1890 – 1915. São Paulo: Educ/Fapesp, 2000.

\_\_\_\_\_. PEIXOTO, Maria do Rosário da C. **Na oficina do historiador:** conversas sobre história e imprensa. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 35, p. 253-270, dez. 2007.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. **Ecoss da folia:** uma história social do Carnaval carioca entre 1880 e 1920. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

DEL ROIO, Marcos. **A classe operária na revolução burguesa:** a política de alianças do PCB, 1928-1935. Belo Horizonte, Oficina de Livros.1990.

FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Yara Aun. (Orgs.). **Muitas Memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2004.

\_\_\_\_\_. **Cultura e História Social**: historiografia e pesquisa. Projeto História, São Paulo: n.10. 1993.

FERREIRA, Maria Nazareth. **A imprensa operária no Brasil**. São Paulo: Ática, 1988.

GIORGETTI, Camila. **Poder e contrapoder**: imprensa e morador de rua em São Paulo e Paris. São Paulo: FAPESP/EDUC, 2007.

GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. Rio de Janeiro, Ed. Vértice. 1988.

GUIMARÃES, Joaquim de Paula. **Síntese da História de Cruzeiro**, Cruzeiro: Edição Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1951.

GUSSEN, Pedro. **História de Cruzeiro – Síntese Panorâmica**. Ed. CMC: Cruzeiro, SP, 1986.

HARDMANN, Francisco Foot. **Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil**. São Paulo: UNESP, 2002.

HOUAISS, Antonio. **Dicionário de Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2009.

KONDER, Leandro. **A derrota da dialética**: a recepção das ideias de Marx no Brasil, até o começo dos anos 30. 2ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

KUSNHIR. Beatriz. **Decifrando as astúcias do mal**. Revista do Arquivo Público Mineiro. Ano XLII, n. 1, p.41-52, 2006,

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003.



LEADBEATER, C. W., **Compêndio de Teosofia**. São Paulo: Ed. Pensamentos, 1992.

LEONARDO, Patrícia Xavier; MARMO, Ana Carolina. **Adolpho Gordo e Bertha Lutz: A Luta pelo Voto Feminino**. Campinas: CMU, 2006.

LIMA, Castro. **A Estrada de Ferro Sul de Minas. 1884 – 1934**. São Paulo: Copag, 1934.

LIMA, Pablo Luiz. **A máquina, tração do progresso: memórias da ferrovia no oeste de minas**. UFMG, 2003.

LIMA, Rogério; COSTA, Ronaldo (org.). **O imaginário da cidade**. Brasília: Ed. UNB, 2000.

MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de Trabalhadores, feita por trabalhadores para trabalhadores**. História & Perspectivas, Uberlândia, n. 39, p. 89-135, jul.dez.2008.

MAIA. Andréa Casa Nova Maia. **Encontros e Despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MARTIN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações - Comunicação, cultura e hegemonia** Trad. Ronald Polito, Sérgio Alcides. Rio: Editora UFRJ, 1997.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

\_\_\_\_\_. Santos, o porto do café: cidade, cotidiano e trabalho. **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v.XXX, n.2, p.9-26, dezembro 2004.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. 160 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

MOURA, Jerson de. **Cine Teatro Capitólio a marca da História?** 90 f. (Graduação em História) – Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos. Acervo da Secretaria de Cultura e Turismo de Cruzeiro.

MUNAKATA, Kazumi. A legislação trabalhista no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.

PEREIRA, Astrojildo, **Formação do PCB, 1922-1922**: notas e documentos. 3ed. São Paulo: Anita Garibaldi: Fundação Maurício Grabois, 2012.

PIMENTA, João Paulo Garrido. Os arquivos do DEOPS: nota preliminar. Revista de História. FFLCH-USP, n.132, p.149-154, 1995.

SACRAMENTO, Igor. **Depois da revolução, a televisão**: cineastas de esquerda no jornalismo televisivo dos anos 1970. Dissertação de Mestrado em Comunicação. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo:Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. p. 59.

SCHMIDT, Benito Bisso. **Trajetórias e vivências**: as biografias na historiografia do movimento operário. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 16, p. 233-244, fev. 1998.

SILVA, Jaime Ribeiro. GUIMARÃES, Joaquim de Paula. CAMPOS, José. **Antologia da Poesia Cruzeirense**. Cruzeiro Ed. Grupo Cruzeirense de Cultura – Prefeitura Municipal de Cruzeiro, 1961.

SILVA, Marco Antonio Roxo da. **Jornalistas, pra quê?** : a militância sindical e o drama da identidade profissional. Tese de Doutorado em Comunicação. Niterói: UFF, 2007.

SODRÉ, Nelson Werneck. **A História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Mauad, 1994.

SOIHET, Rachel. A pedagogia da conquista do espaço público pelas mulheres e a militância feminista de Bertha Lutz. Revista Brasileira de Educação. Set/Out/Nov/Dez, n.15, p.97-117, 2000.

SOUZA, Ana Maria de. **Relatos da cidade**: nomadismo, territorialidade urbanas e imprensa: Cuiabá, MT: Entrelinhas, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo**. Investigaciones Geográficas. Universidad Autónoma de México, n. 54, p. 114-139, Agosto, 2004. p.124

WILLIAMS, Raymond. **A imprensa e a cultura popular**: uma perspectiva histórica. In: Projeto História, São Paulo, n.35, p. 15- 26, dez. 2007; MACIEL, Laura Antunes. **Imprensa de Trabalhadores, feita por trabalhadores para trabalhadores**. História & Perspectivas, Uberlândia (39): 89-135, jul.dez.2008.

\_\_\_\_\_, Raymond. **Cultura e Sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1992, p. 335.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

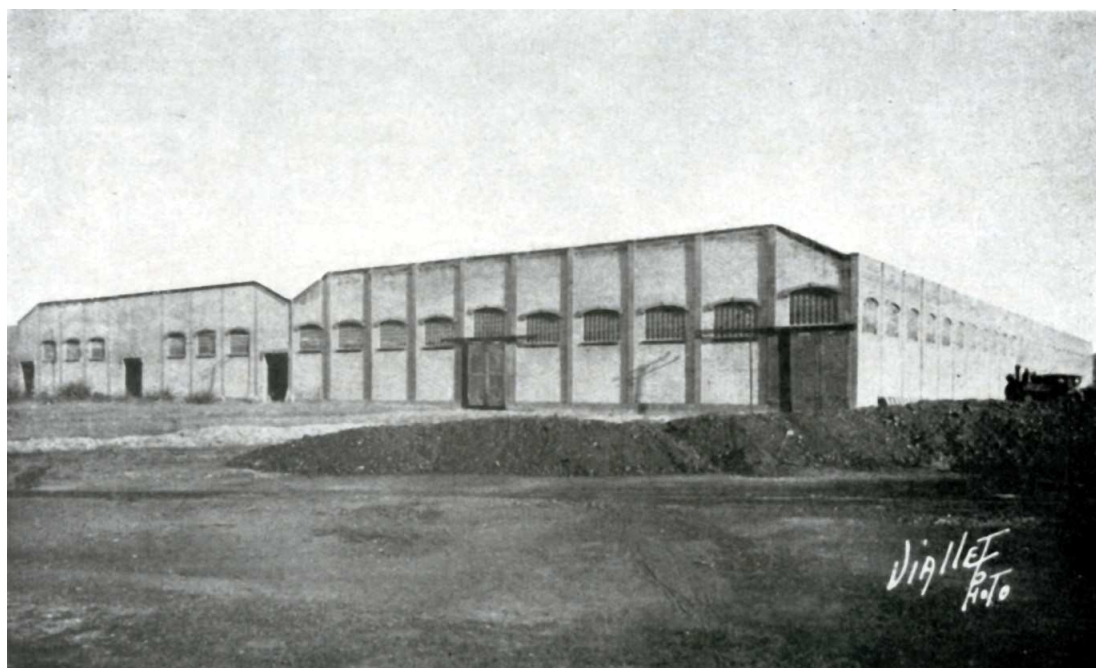
VIANNA, Marly. **Revolucionários de 35: sonho e realidade**. São Paulo, Companhia das Letras. 1992.

ZAMBELLO, Marco Henrique. A história do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961). In: ARAÚJO, Silva Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos (Orgs), **O sindicalismo equilibrista: entre o continuísmo e as novas práticas**, Curitiba: UFPR/NUPESPAR/Gráfica Popular, 2006, p. 189-214.

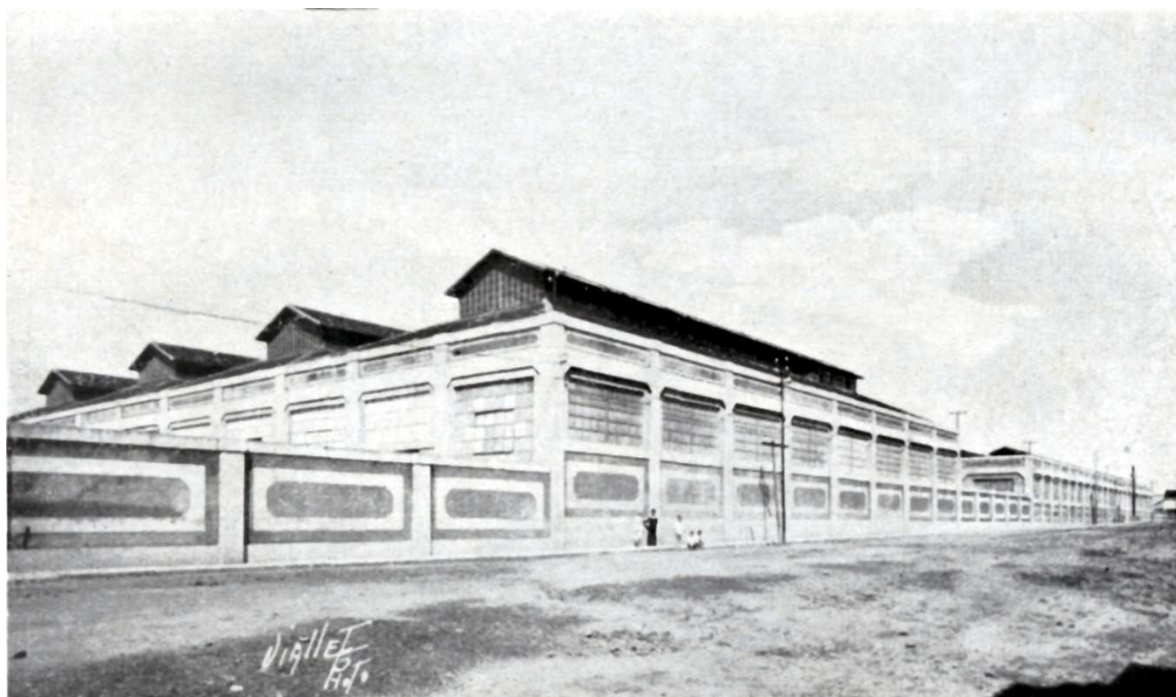
ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória**: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. São Paulo: USP, 367p. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005.



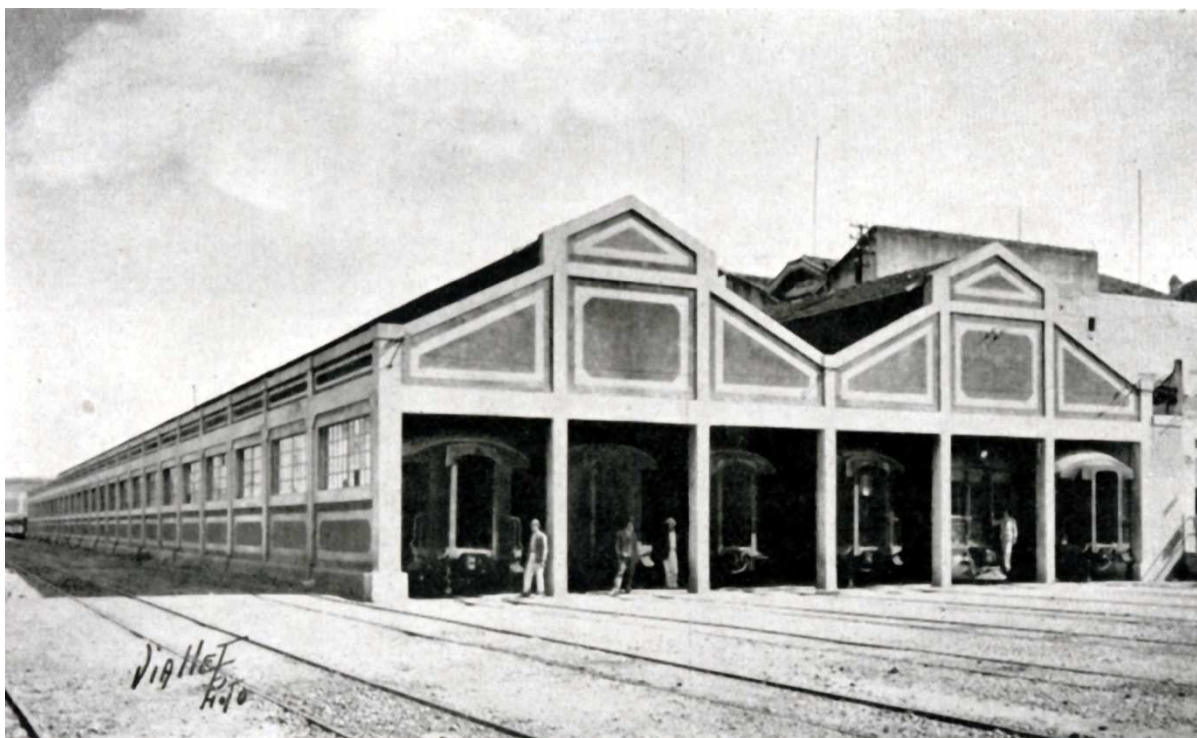
# ANEXOS

**Anexo 1**

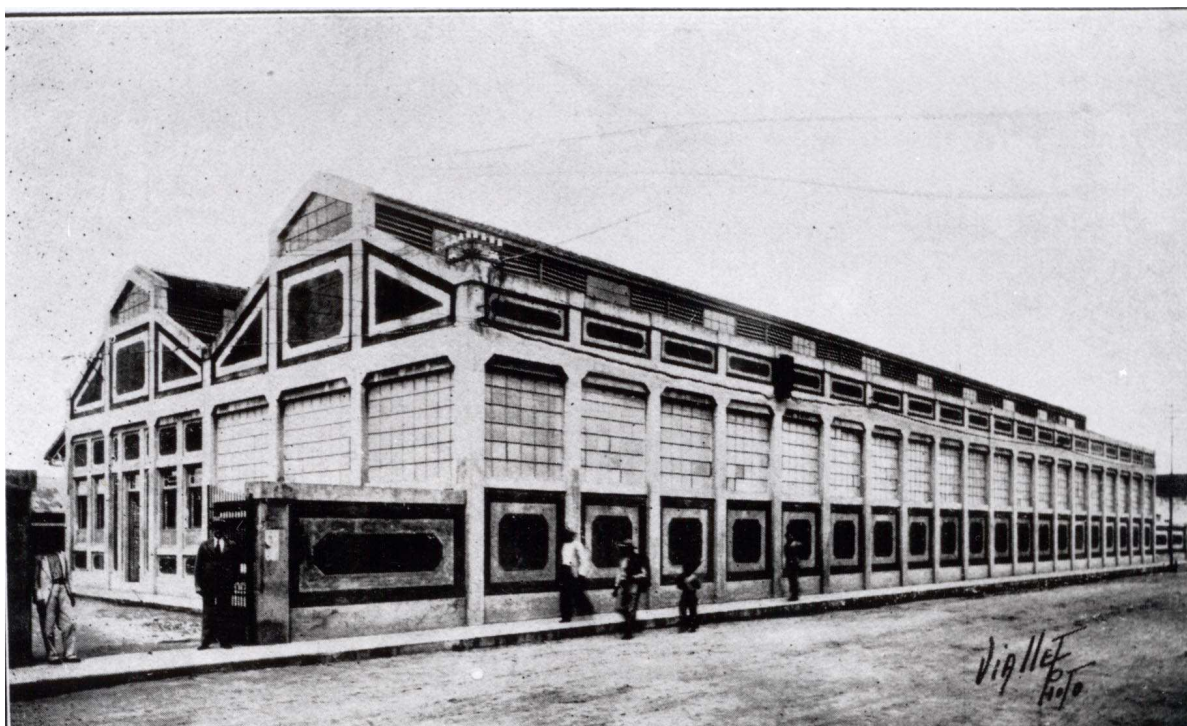
Oficinas da Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Museu Major Novaes



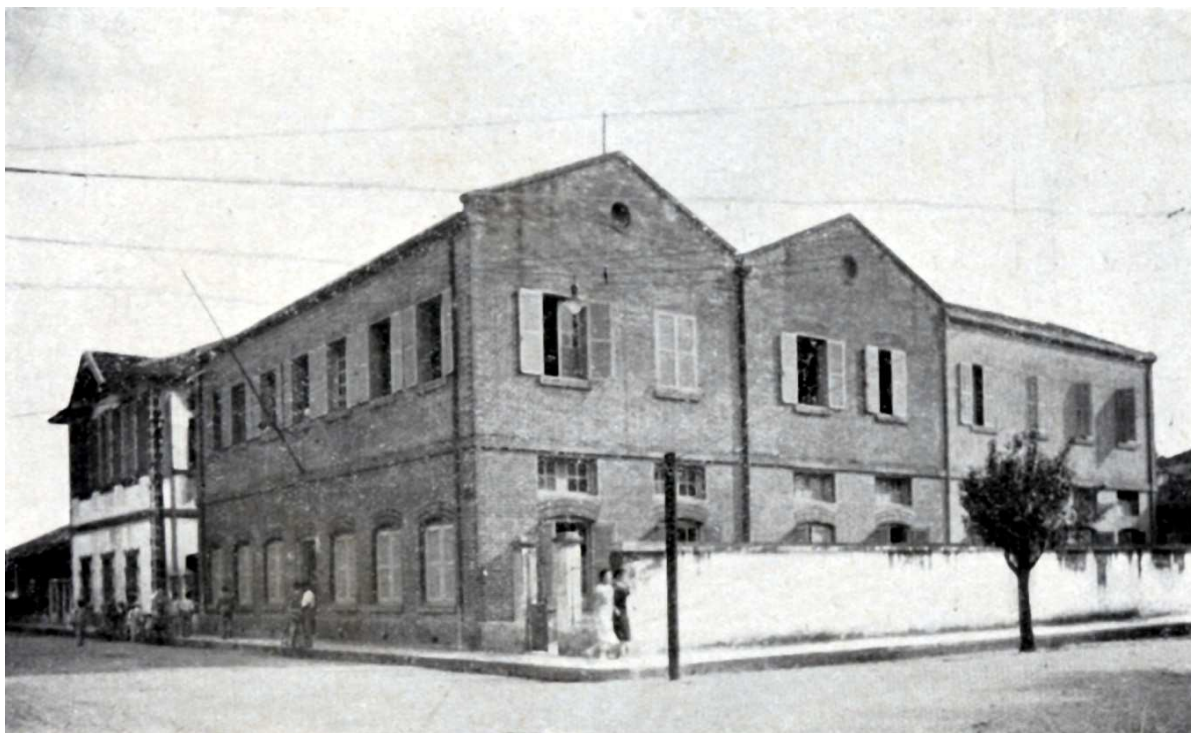
## ANEXO 2



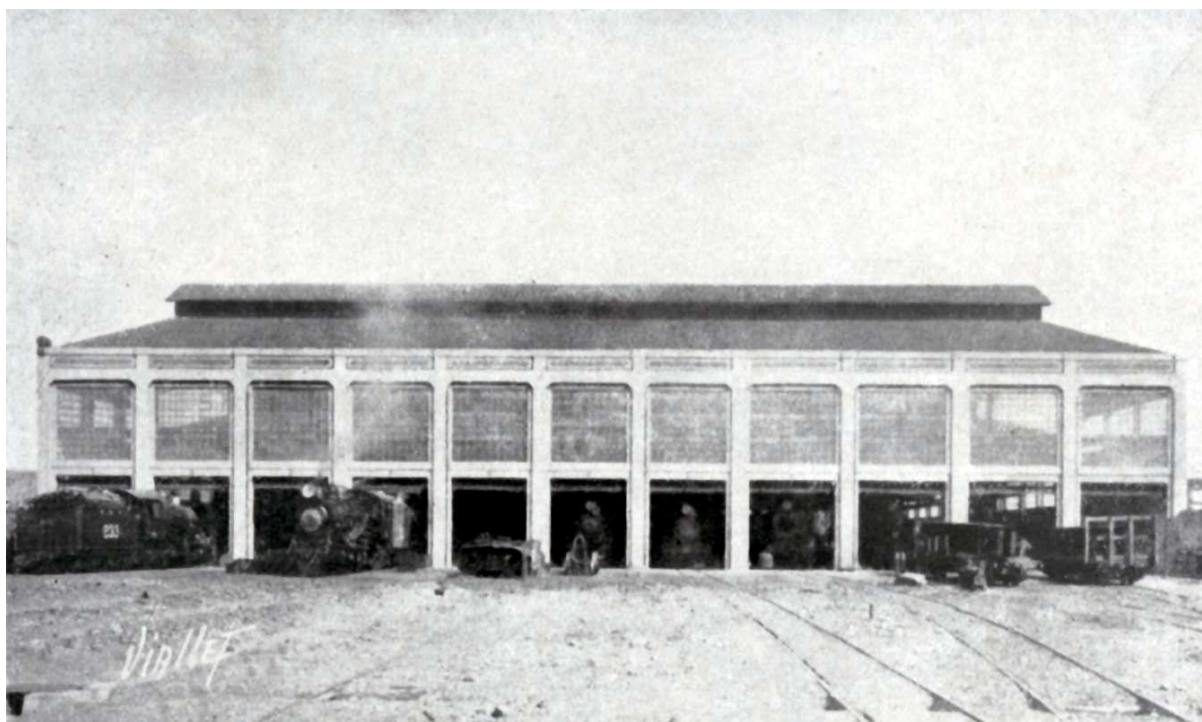
Oficina da Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Museu Major Novaes





**ANEXO 3**

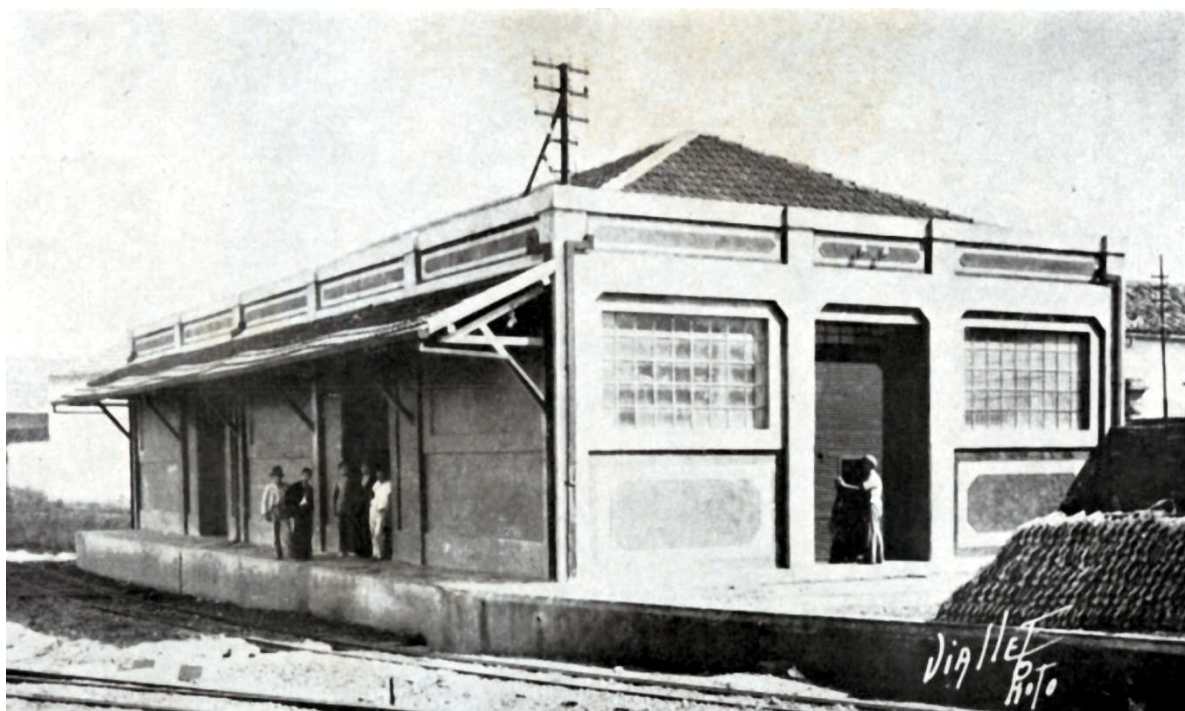
Escritório Administrativo da Sul Mineira – Acervo Fotográfico Major Novaes



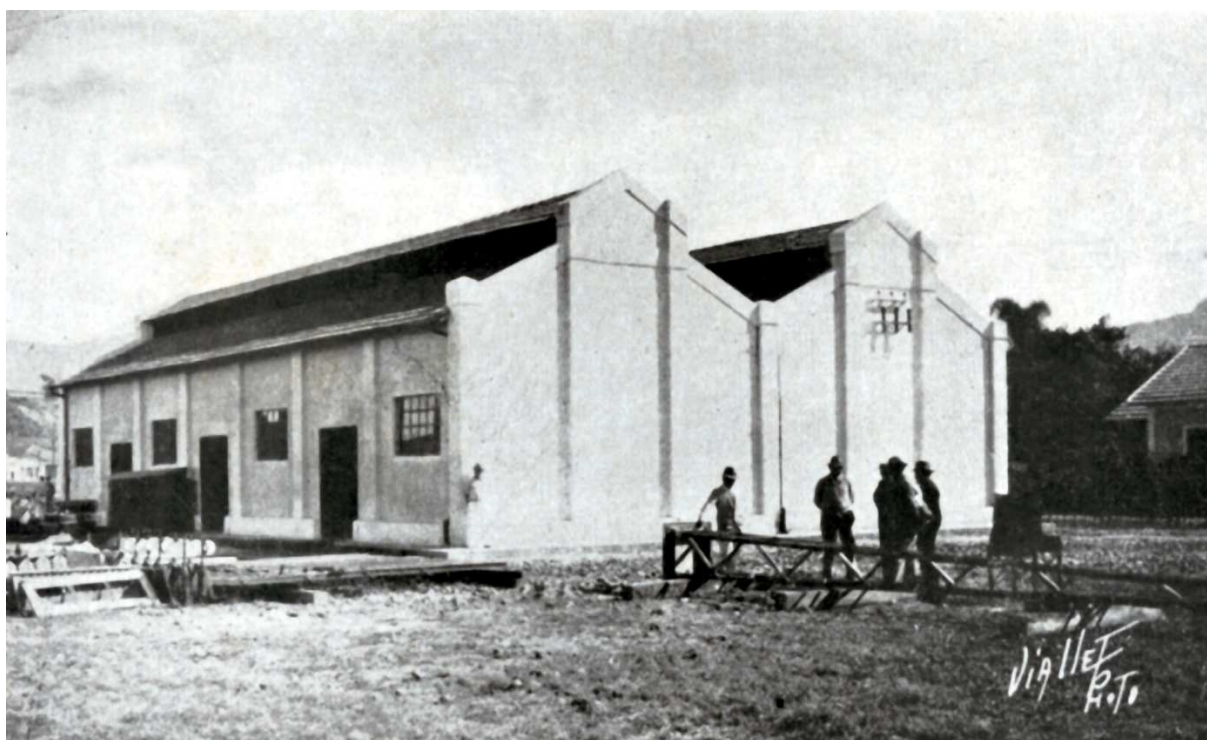
Oficina da Estrada de ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Major Novaes



## ANEXO 4



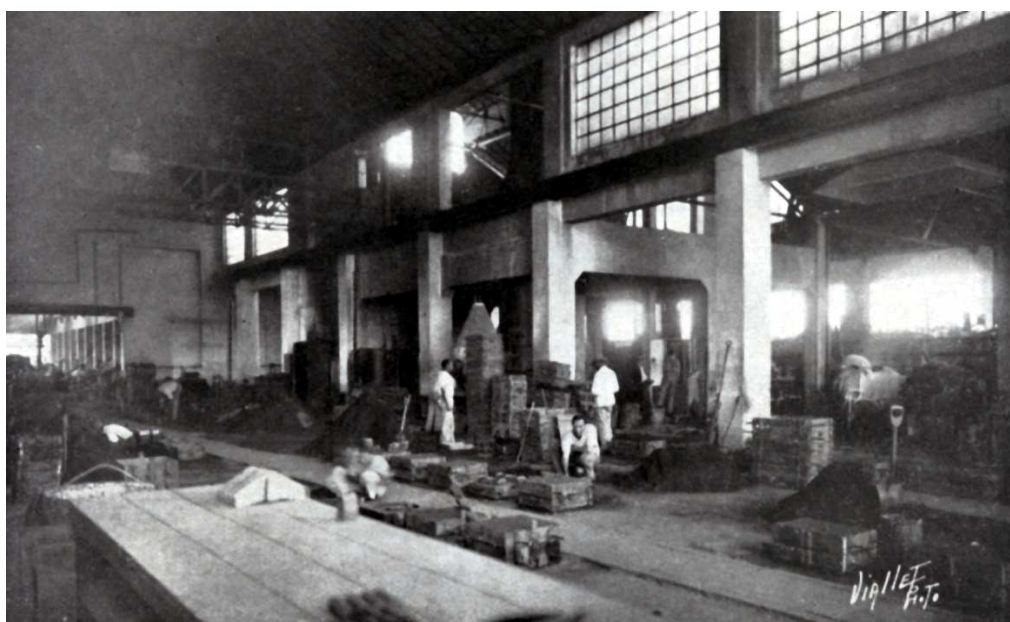
O tempo do trabalho – Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Museu Major Novaes



## ANEXO 5



O tempo do trabalho – Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Major Novaes





**ANEXO 6**

O tempo do trabalho – Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Major Novaes



## ANEXO 7



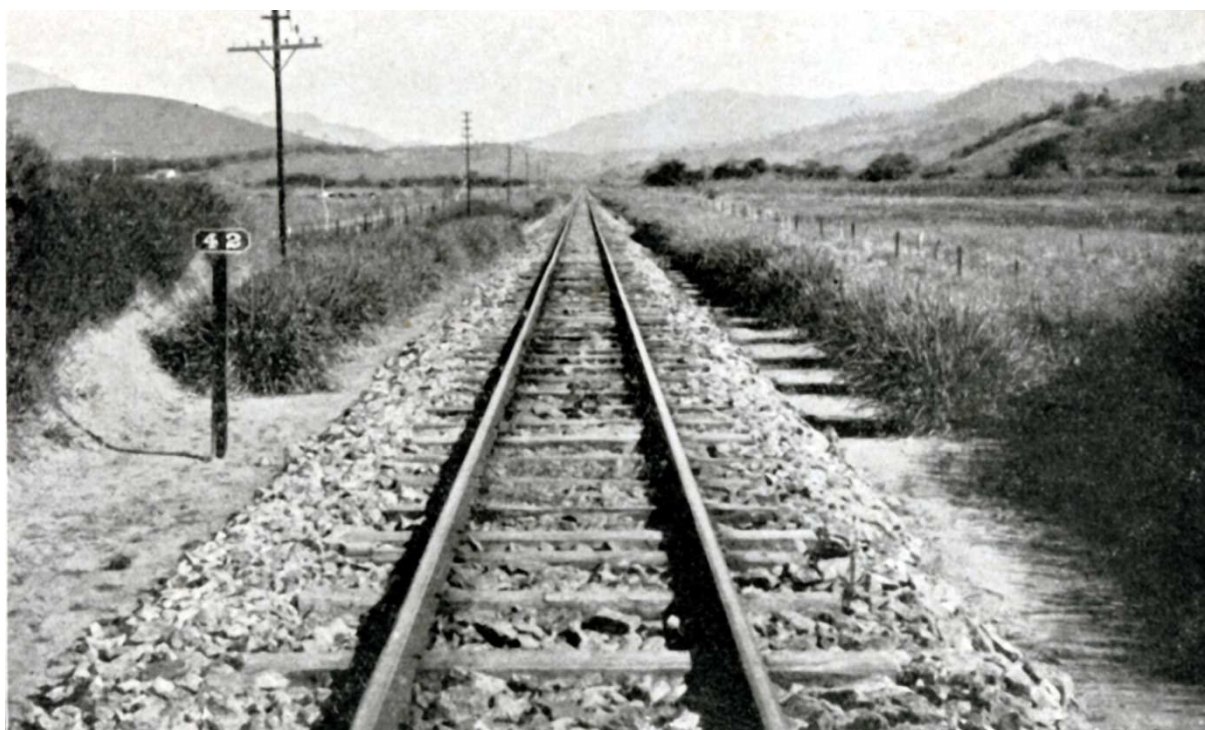
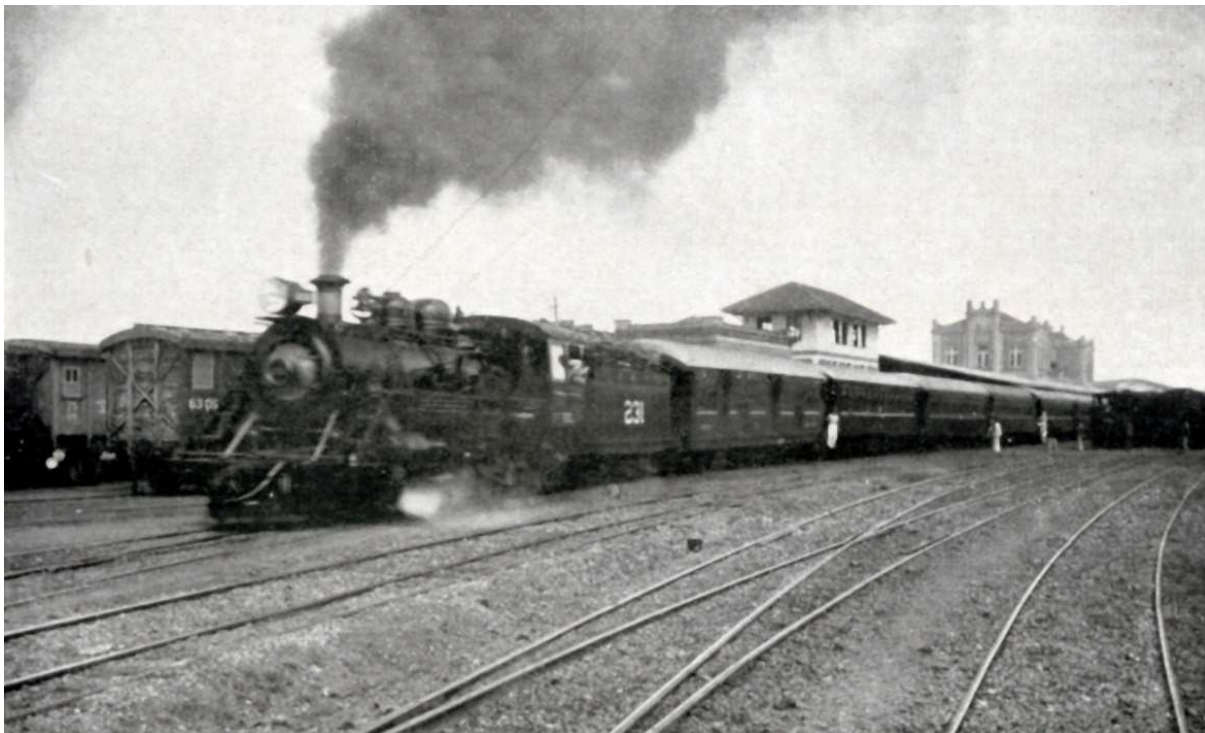
O tempo do trabalho – Estrada de Ferro Sul de Minas – Acervo Fotográfico Major Novaes



Estação Ferroviária de Cruzeiro década de 1930.



## ANEXO 8









## Anexo 10



Rua Engenheiro Antonio Penido década de 1930 – Acervo Fotográfico Major Novaes



Cine Teatro Capitólio