

A “FÚRIA” DAS MULHERES GREVISTAS – POLÍTICA, FERROVIA E FAMÍLIA FERROVIÁRIA NO OESTE DE MINAS GERAIS (DÉCADAS DE 30,40 E 50)

Andréa Casa Nova Maia – PUC-MG e FCHPL

Introdução

Este texto tem como objetivo discutir um dos vários motins femininos da primeira metade do século XX ocorridos na região oeste de Minas Gerais. Trata-se de trazer à tona algumas questões relativas a participação das mulheres dos ferroviários em movimentos grevistas na ferrovia mineira - Rede Mineira de Viação (1), buscando compreender em que medida a atuação feminina no espaço doméstico, na economia privada interferia e, em momentos privilegiados – como nas greves – chegava a determinar a ativa participação de mulheres no mundo público, nas disputas políticas e na luta por direitos que constituíam os pontos centrais das mobilizações ferroviárias daquela época.

O estudo de caso aqui descrito será a greve de 1952, onde iremos observar como as mulheres saíram dos “bastidores” da História e tomaram a frente dos movimentos políticos naquela região. O que também ajuda-nos a desmitificar algumas visões que tendem a separar duas esferas – privada e pública – que, pelo menos neste exemplo, interagem e entrecruzam-se, quase que diluindo-se em um único grande mosaico: a vida humana, na luta constante pela sobrevivência e alcance da tão almejada cidadania.

A greve de 1952

A greve de 1952 tinha como principais reivindicações a volta da RMV para a União, o pagamento em dia e o abastecimento dos armazéns da Cooperativa dos ferroviários, àquela altura completamente vazia. Também reclamavam que além do abastecimento normal da Cooperativa, esta deveria estabelecer preços inferiores aos do comércio. Como havia ocorrido um aumento recentemente, além do pagamento em dia, os ferroviários demandavam o pagamento imediato, que deveria ser efetuado em fevereiro, dos 20 por cento correspondentes ao aumento dos salários da categoria. Além disso, reivindicavam que o trabalho aos sábados somente ocorresse das 7 às 11 horas, como acontecia nos demais departamentos estaduais. Também lutavam por passes para a família, quando tivessem necessidade de viajar e tolerância de 15 minutos de atraso, pois até a década de 50 a disciplina era ainda muito rígida e dependendo do engenheiro responsável, os ferroviários eram punidos até com suspensões por atraso ou por estarem comendo e/ou tomando café fora do horário, como relatam alguns dos ferroviários entrevistados para o trabalho.

O jornal *Diário de Minas* foi um dos únicos da Capital a documentar com riqueza de detalhes o conflito ocorrido entre a polícia e os ferroviários e suas famílias na cidade de Divinópolis. É interessante observar como um jornal conservador da cidade relata os acontecimentos ocorridos entre fins de agosto e início de setembro de 1952. Para o jornal, os 300 ferroviários que entraram em greve em Divinópolis, na última semana de agosto daquele ano, haviam sido “insuflados por elementos comunistas da Capital”. Para o jornal conservador, os ferroviários entraram em greve, iniciando mesmo um “movimento de subversão à ordem” (*Diário de Minas*, Belo Horizonte, 2 de setembro de 1952, p. 1).

Descrevendo o início da greve, o jornal afirma que os ferroviários “depredaram os portões das oficinas e danificaram seis locomotivas que se achavam paradas na estação. O delegado José Geraldo de Araújo agiu prontamente, conseguindo, após algumas horas de intenso trabalho, restabelecer a normalidade”. Todavia, quando a cidade já estava aparentemente calma e “tudo fazia crer que não surgiria nova “paredê”, ocorreu um fato inédito”. De acordo com a reportagem, “revoltadas contra seus esposos por terem os mesmos retornado ao trabalho, as mulheres se aglomeraram numa das praças centrais da cidade, rumando em seguida para as oficinas, onde prenderam os ferroviários que já deixavam o serviço.” O jornal explicita a força do movimento das mulheres afirmando que “era tal a fúria com que agiam que nem os soldados do destacamento local puderam contê-las. Elas avançaram contra os militares e os

espancaram a porretadas, ferindo-os. Todos os trens que aqui chegam são imediatamente assaltados pelas mulheres, que conseguiram reter 12 comboios”.

Por não ter a polícia local dado conta de “controlar” as mulheres dos ferroviários, o delegado José Geraldo de Araújo comunicou-se com a Chefia de Polícia, pedindo reforços. O Dr. Luiz Soares da Rocha, chefe interino da Polícia Militar, entrou em entendimento com o Dr. Dermeval Pimenta, diretor da Rede, que colocou dois automóveis à disposição da polícia. Por determinação da autoridade policial, foram para Divinópolis um contingente da polícia militar. Acontece que lá os fatos se precipitaram de tal maneira que a manchete do *Diário de Minas* de 3 de setembro era a seguinte: “Sangue e correria nas ruas de Divinópolis – Mulheres e crianças, cantando o hino nacional, enfrentavam os soldados da polícia”.

Além do lar, as mulheres agem na cidade, participam do espaço público. A dona de casa, que também borda, é costureira, doceira e mãe, tem seus poderes. A mulher do ferroviário não trabalha fora, é dona de casa e se encarrega da gestão da vida cotidiana. Sua relevância está ligada à da família. A dona de casa depende do salário de seu marido, ferroviário. É ela que administra seu salário. Há uma espécie de “matriarcado orçamentário”. Como nos motins por alimentos no século XIX, analisados por E.P. Thompson, elas clamam por justiça. Não mais pelo “preço justo”, como na Europa daquela época, mas pelo pagamento em dia dos salários do marido, e pelo abastecimento do armazém da Cooperativa. Enfim, lutam pelo direito de suas famílias de não passarem fome, não se humilharem frente aos comerciantes, frente aos farmacêuticos, frente à comunidade sempre solidária. Lutam por respeito. Elas “encarnam o direito do povo ao pão de cada dia”(PERROT, 1988: 194). E elas levam seus filhos para os trilhos, para as oficinas e para as passeatas, dando-lhes um papel: ficar de olho, levar uma mensagem, dar o sinal de alerta. Mas também usá-los como escudos contra a polícia, que por mais repressora, não poderia, pelo menos teoricamente, bater e atirar em mulheres e crianças.

Na greve de 1952, “as mulheres não são passivas nem submissas. A miséria, a opressão, a dominação, por reais que sejam, não bastam para contar a sua história”.(PERROT, 1988: 212). A história das mulheres de Divinópolis nas décadas de 30, 40 e 50, é de luta por direitos, por melhores condições de vida para sua família. Se elas cuspiam no rosto dos soldados, subiam em postes e cortavam os fios telegráficos, era por que um sentimento de justiça social se apoderava de sua razão. Seguiam elas à frente do movimento, conduzindo a bandeira do Brasil e cantando o hino nacional, algumas das quais levavam seus filhinhos nos braços. Elas demonstravam um destemor e coragem impressionantes, não se deixando intimidar pelas rajadas de metralhadoras ou explosões das bombas de pólvora ou de gás lacrimogêneo.

Segundo o jornal *Diário de Minas*, de 2 de setembro de 1952, ocorreram apedrejamento de militares e o uso de bombas de gás lacrimogêneo e rajadas de metralhadoras sobre “a massa enfurecida”. Inúmeros ferroviários e soldados ficaram feridos. Afirma o jornal que “algumas mulheres estavam se exorbitando”, o que obrigou o delegado de Divinópolis, Sr. José Geraldo de Araújo, a solicitar reforços. Auxiliado por soldados do destacamento, tentara abortar o movimento, o que não conseguira pois “os ânimos estavam exaltados”. Conta o jornal que “as mulheres enfrentavam e espancavam os soldados, que nada fizeram por ordem sua. Elas então se excederam e começaram a vaiar, insultar e ofender os militares. Algumas chegaram ao cúmulo de se aproximarem dos praças e cuspir-lhes no rosto”. Também, eram as mulheres as responsáveis pela maioria as paralisações no tráfego. Eram elas que bloqueavam os trens e impediam o seu trânsito. O jornalista relata, por exemplo, que quando se aproximaram de uma composição, “formou-se imediatamente um grupo de mulheres que, dirigindo-se para o local, passaram a nos interpelar sobre o que estávamos fazendo ali, pois julgavam que queríamos colocar o trem em movimento.”

Os conflitos entre as mulheres e os policiais transformaram Divinópolis e as oficinas da Rede Mineira de Viação em uma verdadeira praça de guerra, pois as mulheres marcharam contra os soldados mesmo quando estes começaram a descarregar suas armas:

Inesperadamente, porém, a um sinal previamente estabelecido, ante uma tentativa de assalto por parte das mulheres que queriam impedir a polícia de movimentar os trens, verificou-se o primeiro conflito. À tarde, nas imediações das oficinas da Rede, houve novo choque entre grevistas e policiais. As metralhadoras começaram a pipocar em meio a disparos de fuzis e estouros de bombas enquanto algumas pessoas atingidas iam tombando ao solo soltando gritos lancinantes e (...) de sangue, tinha-se a nítida impressão de que se estava em um campo de batalha, onde dois inimigos lutavam, tenazmente por uma posição estratégica que definisse a situação. Durante o resto do dia e toda a noite de hoje, houve choques idênticos. Um militar que foi alcançado por um grupo de ferroviários teve uma de suas vistas vasadas. (Diário de Minas, 2 de setembro de 1952, p. 1.).

Não só os policiais, mas muitas crianças, mulheres e ferroviários também saíram feridos. Esse conflito teve como “bode expiatório” o governador Juscelino Kubitschek. Afinal, ele teria sido o responsável pelo envio de tropas da polícia militar para o local.

O jornal *Diário de Minas* acreditava que o principal motivo da greve não era o atraso de pagamento ou o desabastecimento do armazém da Cooperativa, mas o descontentamento generalizado entre os ferroviários com a demora no processo de retorno da Rede Mineira ao Governo Federal. Tanto que o jornal alega que “os pagamentos de vencimento do pessoal de Divinópolis estavam atrasados apenas um mês. Não havia sido pago o mês de julho. Ora, é de se crer que essa não era uma razão suficiente para levar as mulheres dos ferroviários ao desespero de que muitas davam demonstração”. Como se isso não bastasse para a deflagração de uma greve. E o jornal vai além, ao dizer que também “a falta de mercadorias no Serviço de Subsistência Reembolsável também parece que não podia constituir motivo relevante, de vez que, segundo apurou o nosso repórter, a quase totalidade dos ferroviários já havia gasto o crédito mensal de 70 por cento de seus ordenados nos armazéns daquele serviço.” Relata que outras reivindicações de menor monta entraram no acordo entre os grevistas e o diretor da ferrovia como aspirações complementares. Porém, para o jornal, o “fulcro de toda questão”, que talvez devesse ser destacado, era o retorno da Rede Mineira de Viação ao Governo Federal. De acordo com o *Diário de Minas*:

nos vários contatos que os repórteres do Diário de Minas travou em Divinópolis com elementos da Rede essa pareceu a grande ansiedade dos ferroviários. Há quase dois anos que se vem falando nesse retorno. Providências as mais diversas foram tomadas pelo governo do Estado. (...)Essa situação tem criado no seio do funcionalismo da Rede uma ambiência de permanente expectativa, gerando descontentamentos que acabam possibilitando as manifestações mais imprevistas.

A greve e a “fúria das mulheres” eram, assim, interpretadas como uma dessas manifestações imprevistas que a demora no processo estava acarretando. Na manchete do jornal, este ameaçava: “Outras greves surgirão se a Rede Mineira não retornar ao Governo Federal”. Talvez isso tenha apressado os governos estadual e federal, que já no ano seguinte, meses depois da malfadada greve, já assinavam a rescisão do contrato, devolvendo a RMV à União.

Participação das mulheres e mitologias políticas

Ritos. Sentar nos trilhos com filhos no colo. Quebrar as máquinas. Que tipo de pessoas compunham os movimentos que cometeram essas ações? Não se reuniam de forma caótica, apresentavam vários sinais de organização. Não agiam de forma impensada. Elas possuíam, em grande medida, uma percepção de que estavam fazendo algo legítimo, as ocasiões estavam de algum modo relacionadas à defesa de sua causa e seu comportamento violento possuía uma certa estrutura – aqui ritual e dramática. Sentando nos trilhos lutavam pelo direito a matar a fome, pelo direito do pagamento dos maridos. Outros exemplos de como se iam, no cotidiano, forjando-se as condições para a construção de uma cultura de direitos, a partir das situações de injustiça que os ferroviários e suas mulheres experimentavam.

Na greve de 1952, quatrocentas mulheres saíram em passeata empunhando a bandeira nacional e o retrato de Getúlio Vargas. Compreender o apoio que os trabalhadores dedicaram a Getúlio Vargas implica admitir que, no caso, os ferroviários e suas mulheres viveram experiências políticas, econômicas e culturais e, a partir de um leque de possibilidades, adotaram suas estratégias, manifestaram atitudes e comportamentos e construíram sua identidade política.

Em todas as greves, a participação das mulheres foi fundamental. Entretanto, a fase em que as greves dos ferroviários do oeste de Minas foram mais frequentes e violentas, foi justamente ao longo da administração do Governador Milton Campos, em Minas Gerais, como foi visto. Milton Campos foi eleito em 1946 e governou Minas até 1950. Durante seu governo, a RMV caiu em um estado de profunda precariedade: déficits financeiros, desmandos, salários atrasados até seis meses, falta de produtos básicos nos armazéns da Cooperativa, dentre outros problemas.

A greve de 1948, não descrita aqui, porém bem documentada em todo Oeste de Minas pelo *Jornal Voz do Povo*, publicado em Belo Horizonte, demonstra a hipótese da participação das mulheres, ao trazer, no dia 20 de maio de 1948, uma “sensacional foto da passeata das mulheres”, cuja legenda esclarecia: “Corajosas e heróicas, foram elas que retomaram a máquina 50 (2). Com a bandeira nacional na frente se encaminharam para a estação e puseram os fura-greves a correr. Esta união, só poderá levar à vitória!” (*Jornal do Povo*, Belo Horizonte, 20 de maio de 1948. p.1.)

A greve de 1952 possui também uma imagem que vale a pena analisar. De acordo com o jornal conservador que circulava em Minas na década de 50, o *Diário de Minas*, ocorrera uma verdadeira “rebelião” em Divinópolis. Em letras garrafais, a manchete do jornal da situação: “Rebelião de mulheres em Divinópolis”. Sem buscar as razões da participação das mulheres, a matéria simplesmente relatava, friamente, o episódio da passeata realizada pelas mulheres que, por fim, acabariam se amotinando na frente das oficinas da RMV, em Divinópolis, paralisando as atividades dos “fura-greves”. Feita a ressalva da fonte, por tratar-se de um jornal conservador, declaradamente antigrevista, pode-se descrever a notícia. Segundo o repórter do *Diário de Minas*:

aproximadamente às 12 horas de hoje, as esposas dos ferroviários iniciaram um aglomerado numa das praças de Divinópolis. Aos poucos foram chegando outras que aderiram ao movimento. Mais tarde, cerca de 400 mulheres, tendo à frente duas cabeças do movimento, que empunhavam uma Bandeira Nacional e o retrato de Getúlio Vargas, fizeram uma passeata pelas ruas centrais, rumando em seguida para as oficinas da Rede. Ali chegaram justamente quando os ferroviários deixavam o serviço. Cercando então os portões, outras penetravam no interior das oficinas e ordenavam que todos os serviços fossem imediatamente paralisados, sendo obedecidas. (Diário de Minas, 3 de setembro de 1952, p. 1).

A imagem das mulheres empunhando a bandeira nacional e o retrato de Getúlio Vargas suscita uma análise sobre os bens simbólicos e a construção de mitologias políticas que se reiteram em momentos de crise, tal como o que estava ocorrendo no oeste de Minas. Primeiro, a bandeira nacional. O que ela representa? O Brasil, a Nação, a comunidade onde todos vivem e partilham um destino comum. E o retrato de Vargas? Ele representava a Justiça. Para quem? Para uma parte da comunidade que forma a Nação: os trabalhadores. Ou seja, a Nação é uma comunidade, mas possui diferenciações. Logo, as mulheres, ao empunharem a bandeira, diziam: somos brasileiras, somos parte da comunidade que forma a Nação. Mas esta Nação tem que propiciar justiça para todos. E nós, trabalhadoras, queremos justiça. Mas, o que mais podemos entrever dessa manifestação das mulheres dos ferroviários? Em que medida podemos aprofundar nossa análise da cena onde o retrato de Vargas aparece “liderando” o movimento grevista?

“Se existe uma sombra ameaçadora”, diz Girardet, a sombra de um governo estadual que não paga os salários em dia, que manda a polícia para reprimir o movimento, “existe também uma sombra tutelar”: Getúlio Vargas. Vargas representava naquele momento a garantia dos direitos do trabalho, a garantia do salário em dia e, mais, já adquirira, na cultura política popular, a função de um mito. Os ferroviários do oeste de Minas e suas esposas vivenciavam, naqueles

anos, um momento de crise e, “é nos períodos críticos que os mitos políticos afirmam-se com mais nitidez, impõe-se com mais intensidade, exercem com mais violência seu poder de atração”(GIRARDET, 1987: 180).

Os brasileiros, mais especificamente, as mulheres dos ferroviários, tinham vivido o primeiro governo Vargas e haviam sido cativados por suas ações em favor do cidadão comum. E o mito, diz Girardet, “só pode ser compreendido se é intimamente vivido, mas vivê-lo impede dar-se conta dele objetivamente”.

Assim, as mulheres puderam se libertar do espaço privado e, com audácia, sair às ruas, mobilizadas, em passeatas, e enfrentar seus repressores. Vargas era o exemplo a ser seguido: aquele que, para elas, tinha sido o governante que mais havia lutado pelos direitos da classe trabalhadora. Vargas era o presidente que tinha garantido o direito de voto para as mulheres. Como se esquecer disso? Com certeza, os discursos de Vargas, em especial aqueles do 1º de maio, tinham sido ouvidos por essas mulheres. Assim, a força da palavra teria sido também um componente fundamental através do qual se operara, como afirma Girardet, “essa estranha comunhão que faz com que, dirigindo-se o chefe político à multidão, seja igualmente a multidão que se exprima nele, com ele”(GIRARDET, 1987: 79). Naquele motim, as mulheres se utilizaram da imagem de Vargas para demandar os direitos da família ferroviária, se exprimiram com ele, através dele.

Os mitos surgem em momentos de crise de legitimidade, pois estes são momentos de passagem de um estado onde as referências sociais são claras – época em que a rede era administrada pela União – para um outro de angústias, de perda de paradigmas – época em que a rede era administrada pelo Estado de Minas. São, por isso, ocasiões de rupturas traumáticas quando se tem necessidade de um ideal – como um mito-, que passa a funcionar como instrumento de comunhão e mobilização. E esse, sem dúvida, foi o caso. O retrato de Vargas uniu e mobilizou essas mulheres naquele momento de crise, de luta por justiça. E vários foram os desdobramentos daquele evento que, como descreveu a matéria do jornal *Diário de Minas*, teria as mulheres como principais protagonistas.

A mobilização das mulheres fica clara na descrição do movimento feita pelo jornal quando conta também alguns aspectos do enfrentamento das mulheres com as autoridades policiais e com os próprios ferroviários que se negavam a aderir ao movimento grevista:

Quando as grevistas faziam nova passeata, empunhando cartazes e protestando, o delegado José Geraldo de Araújo e vinte soldados do destacamento tentaram contê-las, o que não conseguiram. Vários disparos foram feitos para o ar, com intuito de amedrontá-las, o que, entretanto, não surtiu nenhum efeito. A certa altura, os praças tentaram deter uma mulher que seguia à frente e que orientava as manifestações. As demais agarraram os soldados e os espatifaram com porretes e sapatos, causando-lhes ferimentos generalizados. Não querendo tomar uma atitude mais enérgica, o que, por certo complicaria ainda mais a situação, a autoridade policial ordenou que os militares se recolhessem à delegacia.

À medida que os trens iam chegando à estação em Divinópolis, as mulheres e alguns ferroviários que aderiram ao movimento apagavam as máquinas e retiravam os maquinistas à força. Quando estes teimavam em prosseguir viagem, as mulheres deitavam-se nos trilhos, à frente do comboio, obrigando-os a parar...

Considerações Finais

Ao serem descritos alguns detalhes do movimento grevista pode-se observar a união dos ferroviários com suas esposas e mesmo a solidariedade entre si e demais membros da comunidade. Sabemos que durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em solidariedade, mas toda a cidade se unia ajudando como podia os ferroviários que mal conseguiam sustentar a família, devido ao constante atraso no pagamento. A greve, nesse sentido, acabava se tornando um amplo movimento social que atingia toda a família. Como pôde ser observado, as mulheres e seus filhos desempenharam importante papel no decorrer das greves, participando ativamente, fazendo passeatas pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando o apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores de greve do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia... O que levava

essas mulheres a participar tão intensamente, de forma tão corajosa, das mobilizações? Medo de comprometer a sobrevivência dos filhos? Posicionamento crítico em relação ao Estado? Ou simplesmente solidariedade a seus maridos? Medo da fome, medo da morte? Ou elas se colocavam à frente por receio de que seus maridos fossem mandados embora ou severamente punidos?

Independente das razões que suscitaram a participação dessas mulheres nos motins ocorridos no oeste de Minas, em especial, em Divinópolis, ao longo dos anos 40 e 50, em especial na greve de 1952, é importante salientar a coragem e disposição dessas mulheres, donas de casa, mães de família que, tomando consciência, das terríveis condições de vida às quais estavam submetidas, se revoltaram contra a injustiça presente no trabalho na ferrovia naqueles anos e se mobilizaram procurando garantir os direitos mínimos de seus maridos no cotidiano de seu trabalho na Rede Mineira de Viação.

Com essa análise da participação das mulheres dos ferroviários nas greves daquele período, busquei colocar a mulher em destaque na história da ferrovia mineira. Cuidando do lar ferroviário, elas souberam enxergar além do espaço privado e garantir, junto à coletividade, a justiça.

Revolucionárias mulheres foram, acompanhando o desbravar de novas fronteiras, participando do desenvolvimento político das cidades por onde o trem fez-se presente, vistas como contraventoras diante da polícia, do governo, da imprensa conservadora... elas foram as principais responsáveis pela interiorização de novos valores, hábitos e atitudes. Sem dúvida, as mulheres dos ferroviários, em sua luta conjunta, deram uma nova visibilidade ao papel da mulher na sociedade e, principalmente, deixaram suas marcas de participação numa sociedade interiorana, conservadora que, a partir daqueles anos, teve que se curvar diante do poder feminino, passando a respeitar as aspirações políticas e os desejos de participação daquelas mulheres: mulheres de ferroviários.

É importante concluir com a afirmação de que essas mulheres tiveram coragem para enfrentar suas batalhas e garantir a sobrevivência de suas famílias. Assim, as mulheres fizeram parte de uma história que até então era, sobretudo, marcada pelo poder e atuação do homem e puderam escrever uma nova história da qual a figura feminina passou a fazer parte. Daquele momento em diante, a Maria-fumaça deixaria de ser a única figura “feminina” a soltar fumaça pelos caminhos de ferro. Outras Marias deixariam suas marcas e rastros de sangue pelos cascalhos e dormentes de ferro...

Referências Bibliográficas

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1994.

GIRARDET, Raul. **Mitos e mitologias políticas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Novos e Velhos sindicalismos**. Rio de Janeiro (1955/1988). Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998.

MOORE JR, Barrington. **Injustiça. As bases sociais da obediência e da revolta**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da História**. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

Notas

1 A Rede Mineira de Viação foi criada a partir da unificação de vários trechos da rede em Minas quando, em janeiro de 1931, o Governo Federal autorizou o arrendamento, ao governo de Minas, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, sendo-lhe incorporada a Estrada de Ferro Paracatu como ramal e reunida à extinta Rede Sul Mineira. Esse decreto também previa a anexação da Estrada de Ferro Goiás, quando esta se conjugasse com a EFOM, através da ligação Patrocínio/Ourador. Minas Gerais era então administrada pelo interventor Benedito Valadares. A RMV era considerada importante por estabelecer ligação entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro, bem como com o planalto central e entroncar-se com outras importantes estradas como a Mojiana e a Central do Brasil. Além disso, era muito extensa e passava por importantes regiões mineiras, como as cidades hidrominerais. A pedido do Governo Mineiro, o Governo Federal rescindiu, em agosto de 1953, o contrato da RMV. Esta estrada foi então transformada em autarquia federal subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas e, em 1957, passava a fazer parte da malha centro-leste da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) Hoje, após a privatização da RFFSA, ocorrida em 1996, tal trecho ferroviário está em poder do consórcio intitulado Ferrovia Centro Atlântica.

2 A máquina 50 foi a última máquina a ser desmontada pelos grevistas de 1948. De acordo com reportagem da edição extra do *Jornal do Povo*, de 20 de maio de 1948, “a ação dos grevistas de Divinópolis para a paralisação do tráfego foi

das mais eficientes, revelando uma entusiástica disposição de conquistar a vitória. Assim é que a última das máquinas acaba de ser apreendida em Ermida por um comando de cem ferroviários. Como nas demais apreensões, a máquina foi despojada das suas peças fundamentais. Encontra-se, no momento, detida, em Divinópolis.” E, na foto ao lado desta matéria, a seguinte legenda: “Luta já histórica – Vemos na foto acima a máquina 50 no momento em que os valentes grevistas a desmontavam.”