

“Dá para fazer um romance”: despolitização e movimento sindical

André Ricardo Valle Vasco Pereira*
Celio Teixeira Alves Gusmão**

Uma das grandes dificuldades dos movimentos sociais é convencer sua base de apoio a atuar em torno de uma pauta que exija não apenas a participação em ações coletivas, mas também a adesão ativa a crenças, valores e concepções que orientam as reivindicações. Os movimentos sociais podem começar pequenos, mas costumam ambicionar o crescimento, o que implica a ampliação dos seus objetivos e da adesão. O seu discurso, portanto, precisa se politizar, no sentido de mostrar não só demandas concretas, específicas, como aumento de salário, mas também estabelecer a conexão entre tais pontos e mudanças mais amplas, que garantam a implantação de uma ordem institucional na qual a lei, os órgãos governamentais e os atores relevantes se vejam comprometidos não apenas com o atendimento imediato das demandas, como também com sua ampliação e perenização.

Os movimentos sociais são mais ou menos estruturados, mais ou menos institucionalizados. O primeiro termo remete à organização, à hierarquia, à divisão de tarefas, à atribuição de autoridade. O segundo tem a ver com as regras, que podem ser formais ou consuetudinárias. Tais regras, no caso de um movimento bem-sucedido, precisam ser elaboradas de maneira a resultar em uma situação de legitimidade, em que os envolvidos concordem com elas, mesmo que critiquem a forma como sejam executadas. Os dois aspectos,

* Doutor em Ciência Política pelo IUPERJ. Professor do Departamento de História da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). E-mail: andre.r.pereira@ufes.br.

** Licenciado em História pela UFES. E-mail: celioghawaii@hotmail.com.

uma vez alcançados, resultam em tais coletividades divididas entre dirigentes, militantes "profissionais" (nem sempre envolvidos em relações de assalariamento) e a base de apoio. Dirigentes e militantes articulam as demandas de base com propostas mais amplas, e buscam convencer as correntes de opinião dentro da organização, chegando a um estágio de controle majoritário (mesmo que por meio de alianças), de modo a poderem convocar sua base para ações concretas, além de tentar convencê-las do projeto que elaboraram.

A conquista da base de apoio por parte dos dirigentes e militantes implica em interferir no cerne mesmo do processo de construção da identidade. Mas os indivíduos podem estar sendo apelados por diferentes coletividades, como igrejas, colegas de trabalho, torcidas de times de futebol, partidos políticos, associações profissionais etc. (Przeworski, 1991). Não é impossível que algumas pessoas se deixem convencer por mais de um grupo, participando paralelamente de diversas ações coletivas. Todavia, a conquista de uma base pode ser dificultada pela dispersão de interesses dos participantes, que pode ensejar a fragmentação da identidade de um grupo, sobretudo quando indivíduos se envolvem simultaneamente em movimentos com identidades conflitantes.

Há também os casos em que membros da base foram socializados em visões de mundo conflitantes com os termos do projeto que move a maioria dirigente e militante em um movimento social. Tudo isso se complica mais quando, em uma sociedade como a brasileira, na qual o pluralismo não possui um espaço muito significativo, as organizações bem-sucedidas tendem a não encontrar competidores no próprio campo. No caso do movimento sindical, só é legal que exista um sindicato por circunscrição, havendo, portanto, monopólio de representação, através do princípio da unicidade sindical. Dessa forma, na base do movimento, há pessoas que são efetivamente convencidas pelos seus projetos e outras que não são.

Estas propostas se assentam em valores, noções e concepções que afetam o processo de construção de identidades. Ser politizado implica ter consciência sobre as escolhas que se faz e sobre a localização dessas escolhas em um plano que contemple outras leituras, sendo crucial conhecer tais diferenças e se afirmar diante delas. Há, porém, pessoas que fazem parte das bases formais de apoio a movimentos sociais, mas que não são politizadas. Elas, como qualquer um, possuem opinião, entendimento das coisas, mas costumam assumir uma posição distanciada dos aspectos mais amplos dos projetos que movem as organizações. Nessas condições, essas pessoas tendem a atuar

como participantes passivas das ações coletivas, ou têm o seu horizonte de expectativas reduzido aos elementos materiais da pauta de reivindicações. Uma vez conquistados esses elementos, o interesse pelo movimento decaiu, não havendo maior comprometimento com os aspectos mais amplos, nem mesmo em termos de um apoio simbólico, retórico, formal. Desta forma, o que este trabalho busca fazer é discutir, por meio da história oral, aspectos relevantes da visão de pessoas despolitizadas diante de coletividades organizadas e atuantes no cenário brasileiro contemporâneo.

Para tanto, foi utilizada uma entrevista, feita em 2017. Ela trata da experiência de um empregado da Estrada de Ferro Leopoldina, entre 1953 e 1983, e do Sindicato dos Ferroviários. O texto procederá da seguinte forma: será apresentado um histórico geral da empresa. A seguir, tendo em vista a atuação do entrevistado no setor espírito-santense da estrada, será feito um resumo de notícias sobre o sindicato da categoria a partir do jornal *Folha Capixaba*, que pertencia ao Partido Comunista do Brasil (PCB). O objetivo, no caso, foi não só colher dados empíricos para a entrevista, como também obter elementos para avaliar o impacto do projeto dos comunistas na entidade, de forma a considerar justamente o tipo de intervenção que tal liderança esperava realizar na construção da identidade dos membros de base. Por fim, analisamos a entrevista de uma pessoa com o perfil descrito acima, de trabalhador despolitizado, com o fito de avaliar a capacidade de relação entre o projeto de um movimento social e sua base.

Histórico da Leopoldina

A linha férrea começou a ser construída, como empresa privada nacional, em 1873. Posteriormente, incorporou diversas firmas de menor porte, espalhando-se por vastas extensões territoriais dos estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro (Siqueira, 1938). Devido às dívidas assumidas, a estrada passou ao controle da The Leopoldina Railway Company Ltd., organizada em Londres, em 1897.

O café era a carga mais importante transportada até a década de 1920, quando foi superado em valor pelos laticínios. Com salários baixos, péssimas condições de trabalho e perseguições aos que reivindicavam melhores condições de trabalho, as greves eram constantes, assim como as intervenções federais para solucionar conflitos trabalhistas e os déficits. Logo, em 1949, a

Leopoldina Railway começou a passar pelo processo de estatização (Moura, 2013), que se completou no primeiro ano do mandato de Getúlio Vargas, em 1951. Já em 1957, ela foi incorporada ao sistema supervisionado pela Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA).

O entrevistado ingressou na Leopoldina em 1953, trabalhando na manutenção da linha dentro do estado do Espírito Santo, do qual nunca saiu. Neste momento histórico, comunistas disputaram a direção do Sindicato dos Ferroviários da empresa, cuja sede se localizava no Rio de Janeiro. A linha política que eles ofereceram era nacionalista e defensora do papel das empresas estatais. Os inimigos a serem enfrentados eram os latifundiários, aliados às empresas estrangeiras. A classe operária deveria ser conduzida pelo PCB em aliança com os empresários progressistas, os camponeses, os intelectuais, os estudantes e as mulheres, em favor da industrialização, da abertura de relações com a União Soviética, do desalinhamento com os Estados Unidos, e da conquista das melhorias sociais por intermédio da luta e não das instituições, como a Justiça do Trabalho, ou da negociação com os patrões. O sindicato era visto pelo partido como uma entidade voltada não à prestação de serviços, mas à mobilização em torno de lutas concretas e mais amplas (Mantega, 1987).

Em 1948, o PCB, como resultado da cassação dos mandatos de seus parlamentares, alterou sua linha política e deu início a uma onda de greves no país. Ela atingiu o estado por meio da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e pelo movimento na Leopoldina. Nessa luta, destacou-se a figura de Lobo Sarment. Uma das demandas dos comunistas foi pela encampação da empresa. Essa demanda foi combatida e silenciada com forte repressão e dispensa de vários empregados. Nos anos seguintes, a demanda pela anistia de Lobo Sarment viria a se tornar um ponto de honra para o partido. Na época, Cachoeiro de Itapemirim era a maior cidade do Espírito Santo. Durante a década de 1930, ali, havia se configurado um campo de combate entre direita e esquerda, entre integralistas e comunistas. E os ferroviários da Leopoldina eram a principal base do PCB (Lima, 2011).

A posição mais radical do PCB, tomada em 1948, viria a ser progressivamente alterada a partir da eleição de Vargas. Durante o seu mandato, foi suspensa a exigência de atestado de ideologia para a montagem de chapas que concorressem à direção dos sindicatos. Com isso, em 1953, houve o embate entre cinco chapas, uma delas encabeçada pelo comunista Demisthoclides Batista, o Batistinha, empregado da Leopoldina em Cachoeiro. Esta obteve a vitória, mas não tomou posse, devido a um golpe articulado pela

administração da empresa com o Mistério do Trabalho, que não reconheceu o pleito. Houve uma nova contenda em novembro. Nela, as quatro chapas anteriores se juntaram contra o PCB, porém Batistinha venceu novamente.

A cobertura do *Folha Capixaba*

O jornal *Folha Capixaba* foi fundado em 1945, em Vitória, Espírito Santo, e circulou até 1964. A única coleção disponível para consulta se encontra na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Ela cobre o período que vai de 1954 a 1961. Dele, destacamos dez pontos. O primeiro remete à figura de Batistinha. Em 1954, ele foi empossado na presidência do sindicato. Sua militância, porém, o levou à prisão, já no governo de Café Filho. A entidade vinha exigindo o pagamento do salário-mínimo, cujo valor havia sido majorado em 100% no início do ano. O novo governo determinou intervenção na entidade, mas isso não impediu a greve, que foi deflagrada em 25 de setembro e durou cinco dias. A empresa concordou em pagar o mínimo e a diretoria, por pressão dos grevistas, foi solta, mas sem que fosse suspensa a imposição de uma Junta pelo Ministério do Trabalho.

Em 1955, houve novas eleições, vencidas por uma chapa apoiada pelos interventores. Já em março de 1957, ocorreu novo pleito para a direção sindical. Batistinha concorreu como secretário, conseguindo a vitória. Daí para a frente, permaneceria no comando da entidade. Em maio de 1959, ele foi eleito presidente. No ano anterior, ele havia disputado uma cadeira na Câmara de Vereadores de Cachoeiro de Itapemirim, pelo PTB. Não conseguiu a vaga, mas o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Gil Xavier de Menezes, também pelo PTB, foi eleito (Histórico..., [2014?]).

O *Folha Capixaba* destacou várias ações de Batistinha. Começou na Leopoldina, em 1942. Trabalhava como despachante de mercadorias. Em 1954, ele fez vestibular para o curso de Direito na Universidade do Espírito Santo. Quando se formou, em 1958, passou a trabalhar como advogado na empresa. Em 1962, foi eleito deputado federal pelo estado do Rio de Janeiro, pela legenda do Partido Social Trabalhista (PST). Seu destaque no movimento sindical foi tão grande que ele fez parte da lista de cassações do Ato Institucional nº 1. De início, conseguiu se exilar no Uruguai. Em 1966, retornou clandestinamente ao Brasil. Foi preso no ano seguinte e cumpriu dois anos de prisão. Permaneceu no país, trabalhando como advogado. Após a

Anistia, ingressou no Partido dos Trabalhadores. Candidatou-se pelo partido ao Senado, em 1986, não sendo eleito. Foi assassinado em 1993 (Batista, 2001; Faria; Palhares, 2015).

O segundo ponto a ser destacado é a questão das greves. Dos movimentos que efetivamente ocorreram, levantamos seis. Em setembro de 1954, conforme já dito acima, ocorreu a greve de cinco dias, pelo pagamento do salário-mínimo. A seguir, em março de 1959, houve uma paralisação de 12 horas, por conta do desrespeito da empresa a uma portaria que igualava o nível salarial mínimo dos servidores da estrada aos vigentes no Distrito Federal. Adiante, entre 22 e 23 de dezembro do mesmo ano, ocorreu uma paralisação de 24 horas, que se baseou numa série de reivindicações trabalhistas. Em maio e julho de 1960, houve duas greves. A primeira foi devida ao fato de não ter sido pago um abono. A segunda, por conta do atraso no pagamento do salário do mês. Mas o evento que mais se destacou foi a Greve da Paridade, ocorrida em 10 e 11 de novembro de 1960, envolvendo 56 sindicatos e mais de 1,6 milhão de trabalhadores em todo o país. A justificativa se dava no fato do governo ter concedido um aumento aos militares e não aos servidores civis (Mattos, 2004). O evento reuniu ferroviários, portuários e marítimos. Na ocasião, o *Folha Capixaba* afirmou que os funcionários da Leopoldina, em Cachoeiro, paralisaram totalmente os serviços. O jornal também avaliou positivamente os ganhos de organização da categoria, pois, além da atuação da delegacia local, foram escolhidos mais de uma dezena de “conselheiros” nos locais de trabalho, por meio dos quais se mostrou possível a transmissão das palavras de ordem e diretivas do comando de greve. Por fim, além das greves em si, foram dados vários avisos sobre possíveis interrupções do serviço. Identificamos sete desses avisos ao longo do período.

O terceiro ponto envolve a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). O diagnóstico dos comunistas era o de que a empresa seria dominada pelo capital norte-americano. Segundo Dilma Andrade de Paula (2000), esse prospecto compôs uma política do Governo junto ao capital estrangeiro para pôr fim aos ramais antieconômicos e, com isso, se abrir às importações dos EUA. Isso mostra que a leitura do PCB sobre a nova empresa não estava muito longe da realidade. O que importa é que o partido, no comando do sindicato, mostrou-se contrário à criação da empresa e à incorporação da Leopoldina ao seu patrimônio.

O quarto ponto remete às constantes denúncias sobre as péssimas condições de trabalho. De forma geral, o entendimento era o de que a Leopoldina

estaria passando por um processo planejado de precarização das suas condições materiais e de retirada de direitos e benefícios aos trabalhadores. Em função do equipamento em más condições, os atrasos eram constantes, assim como os acidentes de trabalho e as horas extras necessárias para fazer consertos. Muitos acidentes, inclusive fatais, eram relatados pelo jornal.

Como quinto ponto, percebemos a insistência em demonstrar a diferença de tratamento que havia entre os empregados no escritório e os “operários” das oficinas, da linha e da manutenção. Nosso entrevistado trabalhou nesta última.

O sexto ponto é a questão do salário-mínimo. Ao longo dos anos, não só os reajustes ficavam sempre abaixo da inflação, como a empresa usava vários recursos para não cumprir a legislação.

O sétimo ponto envolve o trabalho de base. Nos anos 1940, quando o governo de Eurico Dutra tomou várias medidas repressivas contra o movimento sindical, os comunistas passaram a atuar nas bases dos sindicatos, já que a exigência de atestado de ideologia os impedia de competir para as direções sindicais. No Espírito Santo, por exemplo, o partido organizou uma Comissão de Salários na EFVM, que conduziu a greve de 1948 (Pereira, 2013, 2014). Com a mudança de atitude do governo de Getúlio Vargas, que facilitou, de forma apenas relativa, o retorno dos comunistas às direções das entidades, a opção passou a ser de disputar por dentro das instituições estabelecidas (Buonicore, 2000), sem deixar de lado o antigo trabalho de base, pois havia a experiência acumulada desde a década de 1940 e, no caso específico da Leopoldina, o processo de implantação de células ao longo da linha, no qual, por exemplo, o município de Cachoeiro sempre teve destaque.

As delegacias do sindicato eram tradicionais. Porém, a partir de 1957, com o retorno do PCB ao comando sindical, elas foram fortalecidas, como aconteceu no caso das delegacias de Cachoeiro e Vitória, no Espírito Santo. Nelas, ao longo do tempo, houve assembleias para lidar com assuntos da categoria, mas também reuniões ampliadas. Um caso de uso mais “político” das reuniões de base ocorreu durante a campanha eleitoral de 1958, quando, também em Cachoeiro, Alcyr Correia, candidato do PCB a deputado estadual (pelo PTB) e dirigente sindical da EFVM, participou de um debate, juntamente com Batistinha. Na ocasião, Alcyr ficou como oitavo suplente do partido (Brasil, 1961, p. 175).

O oitavo ponto remete ao esforço para o desenvolvimento de formas mais amplas de politização. Neste sentido, duas bandeiras foram particularmente destacadas no *Folha Capixaba*: a votação da Lei Orgânica da Previdência Social e a regulamentação do direito de greve.

Já o nono ponto nos leva às campanhas pela anistia aos trabalhadores que eram demitidos por motivo de greve. Só havia uma forma de serem recontratados e era por meio de leis específicas, a serem votadas pelo Congresso Nacional.

O décimo ponto que destacamos no jornal é a construção de instrumentos de cooperação horizontal com outras categorias profissionais no Espírito Santo, processo em que o Sindicato da Leopoldina teve grande protagonismo, sobretudo na criação do Conselho Sindical dos Trabalhadores do Espírito Santo. No entanto, a ação política mais impactante de que o sindicato participou foi a campanha pela estatização da Companhia Central Brasileira de Força Elétrica (CCBFE), que atuava como prestadora de serviços de eletricidade, bondes, lanchas e telefonia, e era subsidiária da American & Foreign Power Company (AMFORP).

Ao elencar estes dez pontos, não só fizemos um resumo, como demonstramos o esforço do PCB ao disputar o controle da entidade, formar lideranças que serviram de referência, e se propor a interferir na construção de identidades. Resumidamente, o ferroviário influenciado pelo partido deveria ser nacionalista, defender as empresas estatais eficientes, demandar que os governos se afastassem dos interesses dos Estados Unidos, lutar abertamente pelos seus interesses (salários, condições de trabalho etc.) por meio da ação direta, de greves, e não apenas pela crença da Justiça do Trabalho. Esse trabalhador também deveria ser solidário com os companheiros de classe, defendendo a anistia aos demitidos, lutando pelo direito de greve, pela reforma agrária e contra os “trustes” em qualquer lugar em que estes se organizassem. Infelizmente, não dispomos, para o Espírito Santo, de uma fonte primária semelhante no que toca ao trabalhismo. Todavia, no caso em estudo, como o espaço conquistado pelo PCB foi significativo, formando quadros e tendo uma atuação sistemática na base, consideramos possuir elementos mais que suficientes para estudar a relação entre o projeto, a direção, os militantes e os trabalhadores de base com perfil despolitizado, como é o caso de nosso entrevistado. Assim, passamos à entrevista.

Análise da entrevista

O entrevistado é o senhor José Schiavo. Ele nasceu em 1930, na área rural do município de Cachoeiro de Itapemirim. Atualmente, reside na cidade de Cariacica, na Região Metropolitana da Grande Vitória. É casado, tem sete filhos e é católico. Sua família era de pequenos lavradores. Estudou da primeira à segunda série, depois de ter ingressado na Leopoldina, o que ocorreu em 1953, aos 23 anos de idade.

Uma das características do senhor Schiavo é a forma como ele concebe a realidade a partir de uma ética do trabalho, da disciplina e do respeito à ordem. O seu olhar se dirige, prioritariamente, ao microcosmo da atividade laboral. Quando perguntado sobre como foi a sua infância, ele a resumiu desta forma: “Foi acompanhar meu pai na roça desde os cinco anos de idade, trabalhando. Plantar milho, feijão, colher as coisas, plantas”. A pergunta seguinte foi: “Tinha algum sonho quando era criança?”. O objetivo era o de conhecer os seus ideais e as perspectivas de futuro que pudesse ter construído a partir de uma vida no interior. A resposta acabou remetendo diretamente à entrada na Estrada de Ferro:

[José Schiavo] – O caso foi o seguinte: quando eu comecei a namorar, onde eu namorava, no município de Alfredo Chaves, era na beira da Leopoldina. Tinha o feitor que era colega meu, quem tomava conta de turma. Era uma turma com dez homens e o feitor tomava conta, o encarregado.

[Celio Gusmão] – O encarregado?

[JS] – Naquela época falava feitor, tomava conta de ponto e ficou que era muito amigo da família dela e foi quando me casei. Morei um ano na roça, aí veio meu cunhado e disse que o Josias Guimarães mandou dizer que, se quiser entrar na Leopoldina, tem vaga. Aí, eu falei, tá! Pode falar com ele para segurar a vaga. Aí entrei em janeiro de 1953. (José Schiavo, 2017).

Ao que parece, não havia muitas expectativas para ele. A princípio, se casou e iria viver no campo. Foi por meio de um círculo de relações pessoais que ingressou na empresa, com uma hierarquia estabelecida de antemão. Maria Cecília Minayo (1986), ao estudar o caso da Companhia Vale do Rio Doce, na cidade de Itabira, se refere a uma fase inicial – a época do “muque”, ou seja, do trabalho pesado –, com divisão simples de tarefas e com o papel relevante do chefe imediato, o feitor, que treinava a mão de obra e com quem,

muitas vezes, os empregados tinham relações de parentesco. Qualquer desvio ou erro cometido pelo trabalhador acabava sendo cobrado do encarregado direto. No caso do senhor Schiavo, ele ingressou em uma turma pequena, composta por dez homens, e se manteve nesta atividade por 30 anos, sempre lidando com a manutenção de trilhos. A relação com o feitor não era de parentesco, mas de amizade e proximidade pessoal. Seu ambiente de trabalho era, portanto, o de um grupo de dimensões reduzidas, com divisão simples de trabalho manual, com contato imediato com o chefe. Nesse sentido, reproduzia muitas das condições nas quais ele foi socializado pelo pai.

O mundo além deste microcosmo era bastante distante para ele. Perguntado se era sindicalizado, respondeu dizendo que “pagava o sindicato”. Foi perguntado se lia jornais, e respondeu que “alguma vez”. Questionado se lembrava de algum jornal da época, respondeu negativamente. Sobre o *Folha Capixaba*, nunca ouviu falar. O que estava distante de sua experiência pessoal era visto por ele com pouco interesse, como produto da ação de outros.

Na manutenção dos trilhos, cada turma tinha que tomar conta de 10km de estrada. O deslocamento pela linha era feito por meio de um *trolley*, um veículo simples, com rodas de ferro, no qual eram colocadas as ferramentas. Ele era movimentado “na marra” (empurrando) ou com a “vara” – quer dizer, com o auxílio de uma vara de madeira apoiada no chão. Nas descidas, logicamente, usava-se a gravidade, com controle feito por meio do freio.

O senhor Schiavo trabalhou na linha por 15 anos. Quando seu feitor se aposentou, surgiu a oportunidade para o crescimento profissional. Ele fez um cursinho e assumiu o cargo de feitor, em que permaneceu por mais 16 anos. Perguntado sobre como era esse trabalho, ele focou nas manobras que precisavam ser feitas para avisar ao condutor do trem sobre certo trecho estar paralisado para manutenção, o que exigia comunicar-se com seu superior, o mestre de linha, por meio de bandeiras.

O interesse da entrevista, na verdade, era o de abordar as relações sociais de trabalho, mas ele se afastava do ponto. Isso se deve à tendência do entrevistado em enxergar as relações entre colegas e superiores como complementares, não conflituosas. Desejamos deixar bem claro que não consideramos este tipo de atitude como um “erro”, uma “falha” ou um “engano” induzido por alguma “ideologia”. A intenção da nossa pesquisa é justamente abordar a distância entre uma concepção conservadora de mundo e uma leitura radical.

O conservadorismo enxerga a realidade por meio da metáfora do corpo. A Sociedade é dividida entre os que nasceram para mandar (cabeça), os que

existem para transmitir ordens (corpo) e os que as executam (membros). Nada funciona bem sem a interação entre essas partes. Há uma ordem natural que deve ser respeitada, acompanhada por uma hierarquia necessária e inescapável. A dignidade de cada parte remete a uma ética do trabalho que justifica o seu lugar. Deixar de cumprir o seu mister coloca em risco esse todo.

Por outro lado, uma concepção radical de mundo enxerga a realidade do ponto de vista dos conflitos, das contradições, das diferenças, das rupturas e não das continuidades. Nesse sentido, o ambiente de trabalho é visto como uma arena de encontros, na qual os superiores se aproveitam dos inferiores, tanto do ponto de vista moral, da falta de respeito e de consideração, quanto material, o que remete à exploração. Era esse conjunto de valores que ancorava a visão do PCB.

O que verificamos é que os trabalhadores não teriam, necessariamente, que dividir com as lideranças sindicais a mesma visão básica da realidade. É o caso de Schiavo e pode ter sido o de muitos. Como nosso modelo é baseado na unicidade sindical, vários membros de base de organizações sindicais podem se ver dirigidos por entidades que, em certos momentos, aderem a projetos que não reproduzem seus valores, noções e concepções particulares.

O conservadorismo é, no sentido abordado acima, uma concepção de mundo, mas também pode ser elaborado como um projeto político específico, aplicado a uma conjuntura. No Brasil, quem mais se aproximou da tentativa de realizar este ideal no sindicalismo foi a Ação Integralista Brasileira (AIB), como foi o caso dos bancários do Rio de Janeiro na década de 1930 (Oliveira, 1990). Só que esse tipo de experiência não foi repetida no período de atuação profissional do senhor Schiavo. Ele, em particular, nos revelou uma leitura conservadora da sua realidade em microcosmo, fechada nos seus limites. Não é garantido que, mesmo se houvesse um projeto conservador de sindicalismo disponível e disputando com comunistas, o senhor Schiavo viesse a lhe prestar uma adesão ativa. Porém, um projeto desse tipo seria mais próximo ao seu entendimento das coisas. Voltando à questão das relações entre colegas e superiores, assim ele se pronunciou:

[CG] – Como eram seus colegas de trabalho em 1953, logo que o senhor entrou na Leopoldina?

[JS] – Era a mesma coisa. Como eu falei, naquela época tinha turma com 10km e com 12 homens e um feitor. Quem mandava era o feitor. Ai botava o *trolley* e ia para o serviço.

[CG] – Como era a relação de serviço com seus colegas?

[JS] – Era boa, posso dizer nada. Porque, juntar com os homens, tem os bons e tem os ruins. Aquele que era bom, me ajudava às vezes. Outros que eram ruins, tinha que saber levar.

[CG] – Como era a relação com seu chefe?

[JS] – Bom, porque ele me dava as ordens, eu fazia as ordens que ele mandava.

[CG] – Já teve alguma briga com o seu chefe?

[JS] – Não, só alguma discussão, meio nervoso.

[CG] – Mas em relação a que essas brigas?

[JS] – Porque o mestre vinha, sabe como que é!? Tem muitos que é bom, muitos que querem ser enérgicos e quer dar as ordens e depois fala que não é a gente. Tem que explicar, tem que ser positivo. O resto, eu aposentei e não deixei um inimigo.

[CG] – Quando o senhor queria pedir alguma coisa ao seu chefe, como fazia?

[JS] – Fazia bilhete, escrevia, falando, pedindo ferramenta, era muita coisa, marreta, era [incompreensível]. Era tudo com alavanca para tirar aqueles pregos. Tudo era pesado, muita coisa pesada.

(José Schiavo, 2017).

Fica claro que, na leitura que o senhor Schiavo faz dos problemas típicos de um ambiente de trabalho, é priorizado o complementar, o entendimento. Também chama a atenção a resposta dada à última pergunta. O objetivo era o de verificar que atitude ele tinha diante de suas demandas e como as processava. O que faria, por exemplo, com relação a um pedido de aumento de salário? Só que ele compreendeu a indagação apenas do ponto de vista da execução do serviço. Ou seja, pedir aumento, por exemplo, era algo que estava fora do horizonte do entrevistado.

No trecho em que atuava, o senhor Schiavo destacou a presença de um certo coronel Fontes, que determinava que a linha passasse por um local específico. Era uma figura de poder, que ele identificou como graduado do Exército e não como fazendeiro. Essa pessoa, como representante da autoridade, se encontrava mais próxima a ele do que qualquer chefe mais graduado da empresa. Perguntado se lembrava de algum diretor da Leopoldina, disse: “Conheci chefe nenhum da Estrada que era o dono”. Esse ponto é interessante, pois o *Folha Capixaba* e, naturalmente, os militantes sindicais tinham uma grande preocupação em apontar nomes de diretores e os responsabilizar pelas mazelas que criticavam, mas isto não funcionou com o entrevistado.

Sobre as condições de trabalho, foram feitas algumas perguntas. O horário contratado era das 7 horas às 16. Sabemos que havia trabalho extraordinário sem remuneração, o que foi sistematicamente denunciado. Sobre isso, temos a seguinte vivência:

[CG] – Passava o horário às vezes?

[JS] – Tinha vez que passava. Por exemplo, precisava andar 10km empurrando o *trolley*.

[CG] – Se o senhor tivesse algum compromisso, eles liberavam ou tinha que ficar até terminar o serviço?

[JS] – Porque a gente fazia hora extra, muitas vezes fazia hora extra. Descarregava material. Naquele tempo, vinha trilho, vinha dormente e precisava descarregar. Chegava fora de hora e precisava descarregar. Aí os trabalhadores tiravam folga e as minhas ficavam acumuladas. Aí falava com mestre de linha, que falava que não tem outro para colocar no seu lugar. Mas eu falei que eu quero folga também. Quando aposentei deixei mais de trinta horas sem tirar folga. Outras coisas: quando começou o acampamento, em 71, aí era acampado! Nós ficávamos fora de casa, tinha cozinheiro, ficava a semana toda fora de casa. Nós tínhamos o rancho, tinha a casa de turma, nós ficávamos em cada lugar que nós íamos tinha a casa de turma, e ficava 20, 30 pessoas. Tinha o cozinheiro que levantava e fazia marmita para todo mundo. Depois começaram botar trem de ferro, os trens pesados puxando minério e a linha não tinha condição desse trem. Aí caía trem diária, vagão. Aí nós que consertava a linha, botava o trem na linha. Vinha o socorro da Leopoldina quando tombava o trem ou descarrilava.

[CG] – O que era o socorro?

[JS] – Era socorrer, botar na linha! E os trabalhadores fazendo linha. Quantas vezes eu fazia linha e estragava tudo, ficava noites sem dormir.

[CG] – Quando o senhor entrou havia algum tipo de escala extra?

[JS] – Tinha escala. Nós fazíamos rondas. Era 10km. Quando era minha semana de fazer ronda, saía com [incompreensível] para ver o defeito que tiver na linha. Cada turma tinha um lugar, chegava no fim do ponto, marcava tal dia. Era 10km para ir e 10km para voltar na perna.

(José Schiavo, 2017).

A prática que o entrevistado conheceu foi a de receber folga para compensar o extraordinário. Só que esse sistema não funcionava bem e muitos ficavam com folgas acumuladas, ou seja, não as tiravam e nem eram

remunerados de acordo. Conforme foi considerado acima, a direção do sindicato, na fase do PCB, fazia constantes críticas ao estado precário da linha e dos equipamentos. Afirmava-se claramente que os acidentes de trabalho, os atrasos e o excesso de atividades se deviam ao mau estado em que a Estrada era mantida. Os descarrilamentos, ou seja, tombamentos ou saída dos trilhos pelas composições, eram devidos ao mau planejamento das linhas, ao material inadequado e a trens excessivamente pesados para transitar naquele trecho. O senhor Schiavo se via obrigado a viver nos acampamentos precários e trabalhar exaustivamente na recolocação de vagões e locomotivas nos trilhos, além de consertá-los. Sabia que o transporte de minério de ferro ou de outras cargas pesadas geravam esse problema. Andava trechos longos desnecessariamente. Mas via tudo apenas como parte do trabalho. Ainda sobre o funcionamento dos trens e dos acidentes, foram feitas perguntas:

[CG] – Os trens funcionavam bem quando o senhor entrou?

[JS] – Funcionavam. Tinham quatro trens de passageiros todo dia pra lá e pra cá. O trem que fazia o trem de passageiro era quatro e cinco vagões e tinha o vagão de carga que levava carga e ficava na estação e tirava as [incompreensível] quem fazia compra ali, que na época ia para Araguaia, ia no vagão. Chegava lá o pessoal da manutenção de quem trabalhava no trem que fazia tudo: carga e descarga. Em 1950, vinha o noturno do Rio. Era 6 horas da tarde, meu sogro foi na estação esperar meu cunhado, ele tava no Exército, vinha naquele trem, mas naquele dia ele não veio. Antes de chegar à estação, descarrilou. Morreram 19 pessoas na hora.

[CG] – O senhor não trabalhava nesta época na Leopoldina?

[JS] – Não, era solteiro.

[CG] – Quando o senhor entrou, em 1953, no início da sua carreira, existia muito acidente de serviço?

[JS] – Tinha! De vez em quando dava acidente.

[CG] – Viu ou ouviu falar de algum acidente fatal?

[JS] – Só esse de 1950.

[CG] – Mas, na época que o senhor trabalhou, não via muito acidente?

[JS] – Não, era só acidente com carga. Só era o vagão que desencarquilhava [sic]. Teve época, quando vinha cargueiro, lá em Jaciguá, tempo do temporal, deu um buraco na linha. O trem veio, aí a máquina caiu lá e o maquinista morreu.

[CG] – Foi em que ano?

[JS] – Não me lembro mais.

(José Schiavo, 2017).

Os acidentes eram alvos de críticas sistemáticas pelo sindicato e entendidos como resultado de uma política, não como casos infelizes. Esta, porém, é a visão do entrevistado. Inicialmente, ele só conseguiu se lembrar de um caso fatal, em 1950, justamente por envolver o seu círculo de parentesco, por se aproximar da sua experiência. Com a insistência dos questionamentos, foi possível estimular sua lembrança e obter outro exemplo, associado com um temporal. De resto, para ele, o normal era o descarrilamento de vagões de carga, que correspondia melhor ao trabalho executado.

Acima, observou-se que os atrasos nos pagamentos eram constantes e chegaram a redundar em ameaças de greves ou em paralisações efetivas. Sobre isso, perguntou-se:

[CG] – Havia atraso no pagamento na época que o senhor entrou?

[JS] – No começo tinha. Às vezes atrasava bastante. Depois, por fim, tava sempre em dia.

[CG] – Quando parou de atrasar o salário, era próximo de que ano?

[JS] – Lembro não.

(José Schiavo, 2017).

Mesmo um tema tão relevante, como o acesso ao vencimento, altamente politizado, foi visto por ele, a princípio, de forma separada da ação sindical. Todavia, quando provocado sobre as greves, acabou associando as paralisações aos atrasos, mas o mecanismo explicativo dominante foi o de abordar o tema do ponto de vista de uma memória construída que corresponde melhor à sua visão de mundo. Ou seja, ele fala das greves a partir de sua interrupção pela “revolução”:

[CG] – O senhor lembra se existia greve?

[JS] – Ah, muita greve! Quando entrei era Getúlio Vargas, era do Partido Trabalhista. Foi aonde o povo não trabalhava de carteira assinada e ele botou a lei de carteira assinada para todo mundo. Depois entrou mais um lá que não me lembro mais. E, quando atrasava o pagamento, justamente o advogado que trabalhava no sindicato botava greve. Aí paravam três a quatro dias de greve. Depois, teve a revolução, que foi onde botaram o militar lá dentro. Tiraram, prenderam quem trabalhava no sindicato. Sindicalista tudo isso.

[CG] – O que o senhor achava da greve?

[JS] – Não era bom. Ficava parado, cumprindo ordem. E, depois, naquela época da Revolução, muita gente foi para a rua, precisava depois fazer uma declaração. Para minha turma veio papel perguntando como tava, se eu tava trabalhando.

[CG] – Quem mandou essa declaração?

[JS] – Veio do escritório. Aí fui obrigado mandar a correspondência dizendo que, naquela época que tava na coisa, que tava cumprindo ordem, que tinha caído uma barreira na linha e tava tirando a barreira [risos].

[CG] – Quem determinava a greve?

[JS] – Era o Sindicato da Leopoldina.

(José Schiavo, 2017).

A ditadura militar correspondeu melhor ao entendimento da realidade que o entrevistado nos revela, como pessoa conservadora. A sua narrativa dos eventos é concentrada no microcosmo da experiência pessoal, na qual o exercício da função laboral é que dá sentido à vida. Ficar “parado” não era bom. Essa interrupção do fluxo normal só podia ser produto de uma intervenção de fora, de um sindicato que mandava. Havia uma razão para parar: o atraso do pagamento. E há mesmo um esboço da noção de direito, pois, quando o senhor Schiavo entrou na empresa, era o tempo de Vargas, que instituiu a lei da carteira assinada. Há um esforço no sentido de ligar o direito trabalhista à reivindicação, mas ele é suplantado pelo que vem depois, por uma nova intervenção de fora. Contudo, desta vez, de acordo com a visão de mundo e que trouxe consigo, além de tudo, uma ameaça de punição. E não é desimportante o uso do termo “Revolução”, simbolicamente carregado de significados mais positivos que “ditadura”, por exemplo.

Foram feitas perguntas sobre lideranças. Para ele, “Batistinha era advogado da Rede”, o que não deixa de ser verdade, mas também não passou disso. A greve de 1954, que o notabilizou inicialmente como liderança, foi atalhada por Schiavo com o argumento de que, ao ingressar na empresa, foi empregado como “provisório”. Nas suas palavras, tratou-se de uma fase na qual ele assinava a folha como provisório. Cinco anos depois, em 1958, foi chamado a Campos com outros na mesma condição. Foi nesse momento que teve a carteira de trabalho assinada pela RFFSA e passou a desfrutar de benefícios dos quais não dispunha antes, como salário família.

É provável que o senhor Schiavo tenha sido, inicialmente, funcionário de uma empreiteira, o que era situação bastante comum. Ele usou esta

condição para explicar por que não participou da greve de 1954. Todavia, após sua contratação efetiva, em 1958, houve várias greves e ele também não demonstrou ter lembrança específica sobre elas. O que funcionou, mais uma vez, foi o filtro explicativo que já conhecemos, responsável por associar as paralisações com desordem:

Lembro do João Goulart por causa da greve enquanto que ele tava no mandato. De vez em quando era uma greve, porque não era ele que mandava, era o sindicato. Então, quando deu a Revolução, entrou o militar lá dentro. Aí o pessoal do sindicato foi preso. (José Schiavo, 2017).

Sobre o PCB, a resposta foi: “Ninguém falava bem dele. Quando eu era novo, criança, era o integralismo. Já ouviu falar do integralismo?”. Segundo o entrevistado, “ninguém queria o Partido Comunista”. E o pai dele militou na AIB. Bastava isso: o comunismo estava em outro campo, que ninguém queria. Sobre o PTB, foi feita uma associação direta com Vargas, que “botou a carteira assinada”. Quando Vargas morreu, o feitor do senhor Schiavo chorou, pois era “muito fã”. Do entrevistado, porém, nada muito além disso foi obtido. Seu conhecimento do comunismo e do trabalhismo era mínimo. Revela-se até mesmo um desinteresse.

Foi feita uma pergunta que visava abordar o tema da relação entre o sindicato e a base:

[CG] – O sindicato conversava com os trabalhadores sobre a greve?

[JS] – Sim, era o sindicato, tinha os chefes do sindicato, o chefe que, quando atrasava o pagamento, quando não tava dando certo, quando não queria dar aumento, não queria sair o aumento, greve em cima.

(José Schiavo, 2017).

Como vimos, houve um grande investimento nas delegacias e na ação da base. Algum eco deste trabalho chegou a senhor Schiavo. Ele vivenciou algum tipo de contato e conseguiu relacionar a militância aos atrasos. Mas isso foi o máximo. Outras justificativas para as greves, das quais tantas foram oferecidas e discutidas, passaram ao largo para ele. Sobre as delegacias, disse: “Tinha aqui em Vitória. Quase a gente não tinha ligação com esse pessoal, pois trabalhávamos no campo”. Questionado se alguma vez tinha precisado da entidade, observou: “Nunca fui ao sindicato. Muitas vezes o chefe do

sindicato que passava na turma e fazia algumas perguntas: como estava, se está bom, se está coisa". Quer dizer, a insistência no tema permitiu recuperar traços desse contato, que ocorreu e chegou a ser do conhecimento do entrevistado, mas permaneceu submetido ao seu entendimento mais amplo, ficando em uma posição inferior em uma ordem de prioridades.

Conclusão

Quando conseguem atingir um nível mínimo de institucionalização, os movimentos sociais passam por um processo inevitável de hierarquização e divisão de tarefas. No caso que abordamos, é preciso levar em conta a especificidade brasileira referente ao sindicalismo, que deriva da unicidade, da impossibilidade de que existam outros sindicatos disputando a representação na mesma base. O resultado disso é que, inevitavelmente, haverá pessoas que discordarão não apenas do projeto vencedor, mas também da concepção de mundo que o informa. Do ponto de vista da coordenação da ação coletiva, esse grau de discordância é mais grave do que desentendimentos sobre táticas específicas, e os estudos sobre sindicalismo tendem a se concentrar na vida interna das entidades, nas disputas pelo poder nas organizações. Ao mesmo tempo, também há uma literatura sobre a sociologia do trabalho, abordando variados aspectos da atividade laboral. O que nós propusemos foi buscar o ponto de contato entre os dois planos.

Parte do sucesso de um projeto político que disputa a direção de movimentos sociais depende da adesão ativa de membros da sua base de apoio. Em certas conjunturas, os defensores de uma corrente podem vencer eleições sindicais como resultado do desgaste mais ou menos natural daqueles que comandam uma entidade e não conseguem mostrar resultados convincentes. Porém, se um grupo for capaz de se implantar na base com uma presença significativa, com apoio ativo em termos materiais e/ou simbólicos, a sua continuidade à frente do coletivo se torna mais provável.

Entre 1945 e 1957, uma série de manobras vindas de cima dificultou a vida dos comunistas no Sindicato dos Ferroviários da Leopoldina. A competição com os trabalhistas também fez parte do quadro. Porém, de 1957 a 1964, o PCB conseguiu hegemonizar, ou seja, comandar a entidade, e dar sentido político tanto à luta material mais específica, quanto ao envolvimento de sua base em propostas mais abrangentes. Os estudiosos dessa agremiação

costumam focar mais no Rio de Janeiro, mas a estrada se espalhava por vários lugares e foi possível notar que, do ponto de vista do trabalho de mobilização, o Espírito Santo não ficou de lado.

Não é possível dizer quantos ferroviários dividiam com o PCB a mesma concepção de mundo e o mesmo projeto. O sucesso obtido nas eleições da entidade não nos autoriza sequer a supor que fosse a maioria, pois o que estamos discutindo vai além de uma simples adesão momentânea a formas de intervenção que, muitas vezes, se justificam por suas promessas materiais. Afinal, seguir a orientação de não pagar a conta da CCBFE, de apoiar um telegrama ao Presidente, em defesa da Previdência Social, ou de paralisar o trabalho por um aumento salarial eram ações que podiam ser medidas em termos de resultados concretos, caso funcionassem. E é preciso ter em mente que, sendo um partido ilegal, o PCB não se apresentava como tal aos membros da base de um sindicato. O que ele fazia era lançar propostas e obter um nível maior ou menor de adesão. Neste sentido, o que estamos afirmando é que uma conexão mais coerente e sólida entre o projeto e o apoio de base tem que ser mediada pela concepção de mundo. Quando há monopólio de representação, como em um sistema de unicidade sindical, certas pessoas simplesmente nunca irão se deixar convencer por aquele projeto que não corresponde ao seu entendimento das coisas.

Aproveitamos este momento para refletir sobre os limites do uso de uma entrevista para abordar certo fenômeno. Verena Alberti (2004) chama nossa atenção para a peculiaridade da história oral, pois ela privilegia a recuperação do vivido conforme concebido por quem o viveu. Ocorre aí um encontro entre os aspectos gerais e as particularidades de quem narra os eventos. Carlo Ginzburg (1987), em *O queijo e os vermes*, lidou com esse tipo de problema na comparação entre a distância das perguntas dos inquisidores, imersas na cultura erudita, e as respostas de Menocchio, que faziam a releitura daquela visão com componentes da cultura popular. Ao mesmo tempo, ele tinha suas idiossincrasias. O historiador visou, então, ao tipo de resposta dada numa lógica representativa mais ampla. Dentro dos nossos limites, tentamos mime-tizar essa proposta, contrapondo nosso conhecimento sobre o projeto do PCB para os ferroviários da Leopoldina, e a forma como Schiavo conheceu esse projeto e se posicionou diante dele. Buscamos, portanto, justamente as aproximações e distanciamentos, tendo em vista as interpretações gerais feitas pelo entrevistado, centradas no conservadorismo e em certa ética do trabalho. É aí que esperamos contribuir para o debate do fenômeno que envolve

a distância entre os projetos políticos e as variedades de opinião que não se reconhecem representadas por esses projetos.

Em momento algum caracterizamos o nosso entrevistado como uma pessoa desprovida de saber. Todos interpretam a realidade e usam filtros pessoais como meios para tomar decisões. O senhor Schiavo não só foi um conservador em termos de valores e concepções gerais, como fez a opção, mais ou menos consciente, de se aproximar do real com base naquilo que mais o interessava e de que mantinha maior proximidade. Se tivesse ultrapassado a barreira que se impôs e decidisse assumir posicionamentos públicos no seu sindicato, não encontraria lideranças que falassem o que ele desejava ouvir. Não se trata, portanto, de um puro e simples problema de “alienação”. Afinal, é mais fácil atrair alguém da posição confortável de não se envolver quando ela vê sentido profundo no que está sendo proposto. E não foi esse o caso do nosso entrevistado. Ele experimentou aquele momento intensamente e dele guarda variadas lembranças. Sofreu como qualquer um, mas também deu sentido à sua experiência. Ao final, concluiu: “a gente não se lembra de tudo. Mas, se for falar desde a minha época, dá para fazer um romance”. E o romance do PCB na Leopoldina, no sindicalismo e na trajetória política do Brasil não teria como agradecer a todos.

Referências

ALBERTI, Verena. *Manual de história oral*. 2. ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

BATISTA, Demistóclides. In: DICIONÁRIO Histórico-Biográfico Brasileiro. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2001. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/batista-demistoclidides>>. Acesso em: 29 jul. 2017.

BRASIL. Tribunal Superior Eleitoral. *Dados estatísticos: eleições federais, estaduais, realizadas no Brasil em 1958, e em confronto com as anteriores*. [Rio de Janeiro]: Departamento de Imprensa Nacional, 1961. v. 4.

BUONICORE, Augusto C. *Sindicalismo vermelho: a política sindical do PCB entre 1948 e 1952*. *Cadernos AEL*, Campinas, v. 7, n. 12/13, p. 11-47, 2000.

FARIA, Antônio A. M.; PALHARES, Dimas A. G. Memória, linguagem e transporte público: “Batistinha”, líder ferroviário até 1964. In: CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 20, 2015, São Paulo. *XX Congresso...* São Paulo: Associa-

ção Nacional de Transportes Públicos, 2015. p. 1-9. Disponível em: <http://ongtrem.org.br/wp-content/uploads/sites/8/2015/07/ANTP-2015_Artigo-Batistinha_FINAL.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2017.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

HISTÓRICO da Câmara Municipal de Cachoeiro de Itapemirim – ES. [S.l.]: [s.n.], [2014?]. Disponível em: < <https://listas.interlegis.gov.br/pipermail/gial/attachments/20130228/c5fe6974/attachment.doc>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

LIMA, Rodrigo Carvalho Santos. *Operário, comunista e pai: uma análise sobre as bases sociais da aversão ao comunismo e a esquerda no Espírito Santo na Era Vargas*. 103 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – UFES, Vitória, ES, 2011.

MANTEGA, Guido. *A economia política brasileira*. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1987.

MATTOS, Marcelo B. Greves, sindicato e repressão policial no Rio de Janeiro (1954-1964). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 24, n. 47, p. 241-270, 2004.

MINAYO, Maria C. S. *Os homens de ferro: estudo sobre os trabalhadores da indústria extrativa de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce em Itabira, Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Dois Pontos, 1986.

MOURA, Gerson. *Brazilian foreign relations, 1939-1950: the changing nature of Brazil-United States relations during and after the Second World War*. Brasília: FUNAG, 2013.

OLIVEIRA, Ana L. V. S. O. *Sindicalismo bancário: origens*. São Paulo: Oboré, 1990.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 345 p. Tese (Doutorado em História) – UFF, Niterói, RJ, 2000.

PEREIRA, André R. V. V. Conflito de discursos na greve de 1948 na Companhia Vale do Rio Doce. In: CAMPOS, A. P.; VIANNA, K. S. S.; MOTTA, K. S. da; LAGO, R. D. (Org.). *Memórias, traumas e rupturas*. Vitória: LHPL/UFES, 2013. p. 1-15.

_____. Que os homens não enganem os homens: a greve de 1948 na Companhia Vale do Rio Doce. In: GIL, Antonio C. A.; JESUS, Graziela M.; PEREIRA, André R. V. V. (Org.). *Estudos de história política e das ideias*. Vitória: LEHPI/UFES, 2014. v. 1, p. 1-21.

PRZEWORSKI, Adam. *Capitalismo e socialdemocracia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

SIQUEIRA, Edmundo. *Resumo histórico de The Leopoldina Railway Company Limited*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

Fonte oral

SCHIAVO, José [86 anos]. [jun. 2017]. Entrevistador: Celio Teixeira Alves Gusmão. Carriacica, ES, 22 jun. 2017.

Resumo: Este trabalho lida com a diferença entre o projeto político elaborado pelo Partido Comunista do Brasil (PCB), durante o período em que se encontrou na direção do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Leopoldina (1953-1954/1957-1964), e a percepção desse projeto por parte de um trabalhador da base sindical. Para tanto, são utilizadas duas fontes primárias: a primeira é a cobertura jornalística feita pelo periódico *Folha Capixaba*, que pertencia ao PCB; a segunda é uma entrevista, que recorreu ao método da história de vida, com José Schiavo, trabalhador da linha férrea. A tese defendida é a de que o apoio, material e/ou simbólico, de um indivíduo a um projeto elaborado pela direção de um movimento social depende da correspondência entre os valores, noções e concepções de um e de outro.

Palavras-chave: Sindicato dos Ferroviários da Leopoldina. Partido Comunista do Brasil (PCB). Sindicalismo.

"I could write a novel": depoliticization and trade union movement

Abstract: This paper deals with the difference between the political project developed by the Brazilian Communist Party (PCB) during the period when it was in the direction of the Railroad Workers Union of the Leopoldina Railway (1953-54, 1957-64), and the perception of this project by a union-based worker. For this purpose, two primary sources are used: the first is the news coverage by the newspaper *Folha Capixaba*, which belonged to the PCB; the second is an interview, which resorted to the method of life history, with José Schiavo, a railway worker. The thesis is that the material and/or symbolic support of an individual to a project prepared by the leadership of a social movement depends on the correspondence between the values, notions and conceptions of one and the other.

Keywords: Railroad Workers Union of the Leopoldina Railway. Brazilian Communist Party (PCB). Unionism.

Recebido em 31/07/2017

Aprovado em 17/10/2017