

SOB A LUZ DA EXPLORAÇÃO: experiência da greve operária capixaba e suas organizações sindicais

Recebido: 20/05/2022
Aprovado: 28/06/2022

Talytha Cardozo
Angelo

Graduada em História no
Centro Universitário São
Camilo-ES

Leandra Antônia
Petri Mérico

Graduada em História no
Centro Universitário São
Camilo-ES

RESUMO

Acima de tudo precipuamente, objetiva-se compreender a formação do corpo operário no Espírito Santo pelos caminhos da Estrada de Ferro Sul, especialmente no ano de 1908, com a eclosão de uma greve trabalhista, e as entrelinhas de sua integração no território nacional, bem como a tipologia das estações. Como se sabe, ao longo da passagem dos séculos, sindicatos e suas reivindicações ganharam força no que diz respeito ao resguardo, sendo assim, vê-se a organização destes na finalidade de levar essa análise para os espaços capixabas. Ao lado que, pela localização fronteiriça com Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, o território espírito-santense sofreu com as influências dos grandes polos industriais, não dispensando as especificidades do período republicano. Sendo assim, discute-se a importância desses desdobramentos no segmento social, como aporte na comunicação e no âmbito econômico dentro de uma sociedade cafeeira, e pela contratação de proletários para a efetivação do projeto, de maneira que o espectro que lhes assombravam era justamente a demanda, pois havia uma determinada quantidade de imigrantes adentrado o espaço nacional, e como o fluxo volta-se ao sudeste pela oferta, logo, a região capixaba engloba estes. Portanto, embora as condições de trabalho fossem insalubres e exploratórias, sempre teria outro a ocupar o espaço produtivo. Vale salientar que, retornando aos efeitos da revolta, busca-se também compreender as motivações para a obra ferroviária, haja vista que nada dessa natureza grevista aflorou no Estado em momentos anteriores, e conseqüentemente, o impacto nos lugares por onde passou, além da contribuição de reafirmarem-se os direitos dos trabalhadores.

PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias; Sociedade cafeeira; Operários.

Introdução

Deve-se pontuar, a temática central como os movimentos operários do Espírito Santo, sendo assim, os caminhos percorridos têm ênfase no ano de 1908, quando ocorreu a primeira greve trabalhista no território capixaba, e como isso se dá pelo reflexo dos pólos industriais da época, como São Paulo e Rio de Janeiro concentrados no sudeste do país, acrescenta-se, no entanto, dentro do recorte de 1900 e 1920.

Ao lado que, o cenário em que o evento se consolida é durante a construção da “Estrada de Ferro Sul” que abre caminho de Cachoeiro de Itapemirim até a capital, como também, é perceptível a adesão de outra linha férrea: a Companhia Leopoldina. Ou seja, o direcionamento, além do labor, é o trabalho paralelo as estradas de ferro.

Todavia, discute-se a importância desses desdobramentos no segmento social, como aporte na comunicação e no âmbito econômico dentro de uma sociedade cafeeira, e pela contratação de proletários para a efetivação do projeto, de maneira que o espectro que lhes assombravam era justamente a demanda, pois havia uma determinada quantidade de imigrantes adentrado o espaço nacional, e como o fluxo volta-se ao sudeste pela oferta, logo, a região capixaba engloba estes. Portanto, embora as condições de trabalho fossem insalubres e exploratórias, sempre teria outro a ocupar o espaço produtivo.

Por fim, vale salientar que, retornando aos efeitos da revolta, busca-se também compreender as motivações para a obra ferroviária, haja vista que nada dessa natureza grevista aflorou no Estado em momentos anteriores, e conseqüentemente, o impacto nos lugares por onde passou, além da contribuição de reafirmarem-se os direitos dos trabalhadores.

Metodologia

O presente artigo teve como procedimento técnico a pesquisa bibliográfica de cunho exploratório, uma vez que explora outras áreas do período republicano no advento cafeeiro, sendo um tema conhecido, a especificidade volta-se para as vias férreas, de modo que apresenta uma nova visão acerca do recorte estudado. Assim sendo, a natureza do estudo é básica e conta com revisão sistemática.

Destarte, a partir de leituras prévias e dos direcionamentos captados durante o período letivo de 2020/2, a pesquisa tem sua construção entre o mês de agosto e novembro, e busca elucidar e expandir os conhecimentos a respeito da disciplina de “Laboratório de estudos indiciários”, lotada no currículo do curso de graduação em História no Centro Universitário São Camilo. Diante disso, foram associados tais conhecimentos teóricos ao tema em tela, objetivando a análise da formação do operariado no Espírito Santo e suas reivindicações, pela ótica da construção da Estrada de Ferro Sul.

A abordagem volta-se em qualitativa e quantitativa, face em que essa díade se

torna complementar, pois ao analisar os quadros monetários e tabelas com concentração populacional as ferramentas estatísticas caminham junto à busca por interpretar o comportamento dos operários, suas percepções e motivações nas atividades grevistas.

Outra parte da coleta de dados figura-se por livros e artigos científicos produzidos por estudiosos como: Leandro do Carmo Quintão (2008), Boris Koval (1982), Vito Giannotti (2007), Jose Martins de Oliveira (2008) e Thiago Zanetti de Barros (2017).

Portanto, o procedimento baseia-se na técnica de analisar documentos, como jornal, artigos, livros, dissertações, e a própria revisão bibliográfica. Consoante as regras estabelecidas pelo Manual de Orientação de Trabalhos acadêmicos do Centro Universitário São Camilo - ES (USC, 2012).

Dessa forma, como critérios de inclusão figuram-se autores que discorrem sobre os movimentos operários, sindicalismo e sobre a Estrada de Ferro Sul, além da proximidade dos anos de publicação, coesão na construção textual e interpretações sobre a tendência tradicional, outrossim, como fatores de exclusão têm-se a relativização de conceitos e desvios de passividade. As palavras-chave foram: Sindicatos; Imigrantes; Ferrovias; Sociedade cafeeira; Operários.

1. Lastro e brita: antecedentes à estrada de ferro

A priori, diversos elementos são encarregados pela construção da Estrada de Ferro Sul, sendo assim, a necessidade de explorá-los faz-se presente no entendimento do cenário reepublicano, de modo que a soma de uma sociedade cafeeira em ascensão, ao lado da entrada de imigrantes, torna-se indispensável no processo de industrialização. Portanto, ao caracterizar os primeiros passos da mão-de-obra no Brasil após o período escravagista, é público e notório o sentimento destes em busca de suas resoluções, e para tal, é preciso organizar-se, logo, nas entrelinhas da vastidão adjetivada por grandes pólos industriais como São Paulo e Rio de Janeiro, a influência não deixa de alcançar suas fronteiras, a exemplo: o Espírito Santo, que se molda à medida que o corpo operário reconhece-se.

O contexto da implantação da estrada de ferro ocorre ao passo que se dá o desenvolvimento econômico do Espírito Santo no final do século XIX, alavancado pela expansão cafeeira. Não obstante, observa-se o café como um propulsor à industrialização por todo o Brasil, “foi com a introdução das lavouras de café e o nascimento de uma burguesia cafeeira, que se originou o capital que seria usado nas nascentes indústrias”¹. Diante desse cenário e motivações, tornou-se indispensável a investimentos em novas tecnologias, seja em fábricas ou na própria produção, beneficiamento ou transporte do café.

Em princípio,² antes do desenvolvimento cafeeiro, o Espírito Santo moldava-se

1 Vito Giannotti, *História das lutas dos trabalhadores no Brasil*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2007, p. 49.

2 Cláudia da Silva Ferreira, “Caminhos de ferro: os primeiros vestígios de linhas de ferro no Espírito

como uma província de pequena produção agrícola, com baixo progresso econômico e demográfico. Logo, o cultivo do café iniciou uma “nova era para a agricultura capixaba, a Província, cujas rendas contavam essencialmente com a agricultura, começou a registrar seus primeiros superávits orçamentários”³. Por conseguinte, seguindo a tendência nacional do “ouro verde” e animado pelo alto valor no mercado internacional, passa-se a investir na produção de café, como exposto:

O Espírito Santo voltou-se maciçamente para o cultivo do café, a partir da década de 1830, desde regiões aos arredores de Vitória e Vila Velha, espalhando-se depois pelo litoral capixaba, que apresentava um solo propício. Nem mesmo regiões de importante plantação canavieira e produção açucareira, como no município de Itapemirim, foram poupadas, provocando a substituição do açúcar pela rubiácea.⁴

Em continuidade a linha de pensamento, explana-se ainda, como foi à ocorrência do café nas Regiões Central e Sul, bem como a chegada de imigrantes e as influências disso para a construção da Estrada de Ferro. Em primeiro plano salienta-se a região central do estado, que foi a primeira a substituir as lavouras de açúcar e outras culturas de subsistência pela produção cafeeira, por se tornar mais rentável, de modo que “em 1851, a grande maioria de trabalhadores, tanto escravos, quanto livres, bem como boa parte do número de estabelecimentos se dedicavam a essa cultura”⁵. Ao lado que a presença maciça de pequenas propriedades que se acentuaram com esse novo cultivo e, sobretudo, a chegada de europeus assim como ocorreu por todo o Brasil.

Portanto,⁶ a necessidade de mão-de-obra para a lavoura devido à lei da abolição que reduziu o contingente de trabalhadores, somada a surtos de febre amarela, varíola e cólera que dizimou inúmeros indivíduos, bem como o povoamento das terras virgens, formando núcleos populacionais, foram às principais causas da política de incentivo à imigração.

Ademais, esse movimento migratório ocorre também em âmbito nacional, consoante, “de 1875 a 1914, chegaram ao Brasil 4,5 milhões de imigrantes: italianos, portugueses, espanhóis, alemães, sírio-libaneses e, em seguida, japoneses, poloneses e ucranianos”⁷, muitos deles vinham com o simples objetivo de juntar algum dinheiro e em alguns casos, aceitavam condições de trabalho que os brasileiros não aceitariam.

Santo”, in: *XXVIII Simpósio Nacional de História*, Florianópolis, 2015, p. 2-3.

3 Bittencourt, 1987, p.300, in: Barros, 2007, p. 20. “*Imigração estrangeira no jornal “A Província” no Espírito Santo (1882-1889)*”, 2017.

4 Leandro do Carmo Quintão. “*A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2008, p. 74.

5 Leandro do Carmo Quintão. “*A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*”, 2008, p. 77.

6 Thiago Zanetti de Barros. *Imigração estrangeira no jornal “A Província” no Espírito Santo (1882-1889)*, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2017, p. 18.

7 Vito Giannotti. *História das lutas dos trabalhadores no Brasil*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2007, p. 51.

Logo, entende-se que a importação da mão-de-obra européia em substituição à escrava que almejava a libertação, constitui uma política nacional na qual a província capixaba também se aproveitaria, como entende Barros⁸. Já a Região Sul, passou a produzir e exportar café sem qualquer vínculo comercial com a região da capital.

Sua origem se deu na faixa litorânea, nas proximidades da Vila de Itapemirim, expandindo-se em seguida para o interior, que possuía um clima e solo melhores, graças à crescente ocupação por mineiros e fluminense, os quais penetraram nos dois principais vales da região: Itapemirim e Itabapoana, estimulados pelo crescimento do preço desse produto no mercado internacional.⁹

É de notório destaque que o surto cafeeiro aumentou substancialmente a instituição escravista na província, pois eram esses corpos que alimentaram a máquina produtiva, sendo assim, à medida que economia se evidencia, mais investimentos são direcionados a essa natureza, conforme a menção,¹⁰ salientando o número de cativos no recorte de 1824 a 1876 como consequência na província. Conforme supracitado, à medida que o café se expandia, aumentava também as transformações e o desenvolvimento capixaba, como:

O crescimento populacional; a maior produção e exportação; o maior desenvolvimento da região da província onde a produção cafeeira se alastrou e maior ocupação de regiões interioranas, fatores aliados ao deslocamento da população de fronteira de Minas Gerais e do norte fluminense para o Espírito Santo; o crescimento da atividade comercial – tanto na Capital como no interior; o intercâmbio com nações da Europa e com os Estados Unidos da América do Norte; o maior volume de recursos financeiros em razão dos impostos auferidos com a exportação de café. (MÉRGAR, 2011, p. 78)

Conseqüentemente, a maior arrecadação proveniente da produção do café, a formação de regiões mais povoadas e o interesse de polarização da “Microrregião Sul” por Cachoeiro de Itapemirim resultaram na possibilidade de maior investimento na infraestrutura da província, ou seja, na construção da Estrada de Ferro, como explorado na gestão de Jerônimo Monteiro.

Nesse ínterim, depreende-se que o café foi o motivo crucial para a elaboração da ferrovia, tendo em vista que urge o interesse para além de escoar a produção, que era feita pelo rio e pelo mar, mas, sobretudo que fosse levada ao porto de Vitória, evitando que continuasse sendo destinada para o porto do Rio de Janeiro, o qual ficava com os ganhos da venda do café de uma área que não pertencia à província fluminense.

8 Barros, *Imigração estrangeira no jornal “A Província” no Espírito Santo (1882-1889)*, p. 20.

9 Leandro do Carmo Quintão, “A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”, 2008, p. 77.

10 Leandro do Carmo Quintão, “A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”, 2008, p. 78.

Ademais, objetivava transportar o café da região mineira próxima à divisa com o Espírito Santo, estabelecendo ligações com o território, e ganhos com a locomoção, transformando Vitória numa grande praça comercial.

Permanecia um sonho remoto transformar num centro exportador da produção de toda a província e áreas adjacentes (Minas Gerais), pois estava exportando apenas a produção da Região Central, que em meados da década de 1880 não chegava a 30% de toda a receita alfandegária do Espírito Santo. Os mais de 70% restantes do recolhimento fiscal vinham para os cofres provinciais do que era exportado direto para o Rio de Janeiro. Como agravante, também havia outra parte da produção que era contrabandeada, pagando impostos apenas na província fluminense.¹¹

Assim sendo, inicia-se na década de 1880, o processo de construção deste empreendimento, para tal o governo realiza o requerimento para concessão de privilégios para duas vias férreas, de maneira que, uma estaria:

Ligando Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, interligando os municípios mais expressivos da província como Viana, Guarapari, Benevente, Itapemirim, chegando a Cachoeiro, seguindo de lá até em direção a Minas, até a cabeceira do Rio Pardo, e a outra, de Cachoeiro até Duas Barras, com um ramal para Alegre e outro para Castelo.¹²

Faz-se consoante, portanto,¹³ a construção da via férrea que ligaria Vitória a Cachoeiro de Itapemirim foi dada em concessão por 50 anos a Eduardo Mendes Limoeiro e José Maria Barbosa. Todavia, não saindo do papel, o projeto foi transferido para a Companhia de Viação Férrea Sapucaí, tendo seus primeiros trabalhos em 1891.

Contudo, às vésperas do período republicano a província do Espírito Santo apresenta uma malha férrea insignificante frente aos números, e essa pequena extensão não atendia às necessidades de escoamento da produção cafeeira. Nota-se que somente a Estrada de Ferro Caravelas foi construída, contava com 71 km partindo de Cachoeiro de Itapemirim com um ramal de aproximadamente 50 km para Pombal (Reeve em Alegre) e outro ramal de 21 km para Castelo.

O responsável pelo desenvolvimento do empreendimento foi Visconde de Matozinhos proprietário da empresa Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Caravelas¹⁴. Logo, tinha-se a necessidade ampliação da malha ferroviária capixaba, tendo em vista que

11 Leandro do Carmo Quintão, *“A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”*, 2008, p. 84.

12 Cláudia da Silva Ferreira, *“Caminhos de ferro: os primeiros vestígios de linhas de ferro no Espírito Santo”*, 2015, p. 6.

13 Leandro do Carmo Quintão, *“A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”*, 2008, p. 176.

14 Cláudia da Silva Ferreira, *“Caminhos de ferro: os primeiros vestígios de linhas de ferro no Espírito Santo”*, 2015, p. 6-8.

somente este trecho não alcança as motivações iniciais que era de tornar Vitória uma praça comercial, tirando os ganhos do Rio de Janeiro, ou sequer era capaz de transportar toda a produção.

E então, em 1892, o clima de otimismo toma conta, tendo em vista o preço favorável do café no mercado internacional que fez com que a arrecadação do estado triplicasse. Desse modo, o governador Moniz Freire tomou a decisão de construir a Estrada de Ferro Sul cancelando o contrato com a Sapucaí, conforme:

Para resolver a questão financeira que dificultou em outros momentos a construção de ferrovias, Moniz Freire buscou obtenção de créditos externos através da intermediação do Conde de Figueiredo, com juros de 5% e amortização de 1 %, a começar em 1896, e resgatável em 33 anos por sorteio ou compra no mercado.¹⁵

Portanto, a dívida contraída para realização do empreendimento era insignificante frente ao crescimento econômico ocasionado pelo café entre 1892 e 1896. Todavia, também foi nesse contexto, que a construção começa a demonstrar grandes dificuldades. Logo,¹⁶ o início do declínio do capital cafeeiro, os interesses considerados localistas e a falta de trabalhadores para a realização de obras públicas foram fatores que contribuíram para seu atraso, sobre esta, a solução imediata encontrada foi deslocar um contingente de imigrantes, tanto europeus, como alemães e italianos, quanto do próprio país, os cariocas.

2. Base á dormentação : territorialidade e sindicalismo

Por conseguinte, após o firmamento operário no Estado do Espírito Santo, tantas chegadas e partidas culminam em uma sequência de caminhos, e para tal, para ilustrá-los é perceptível que ao analisar a extensão da Estrada de Ferro Sul, sua passagem com trechos que cortam o Estado por Cachoeiro de Itapemirim, Matilde e Vitória.

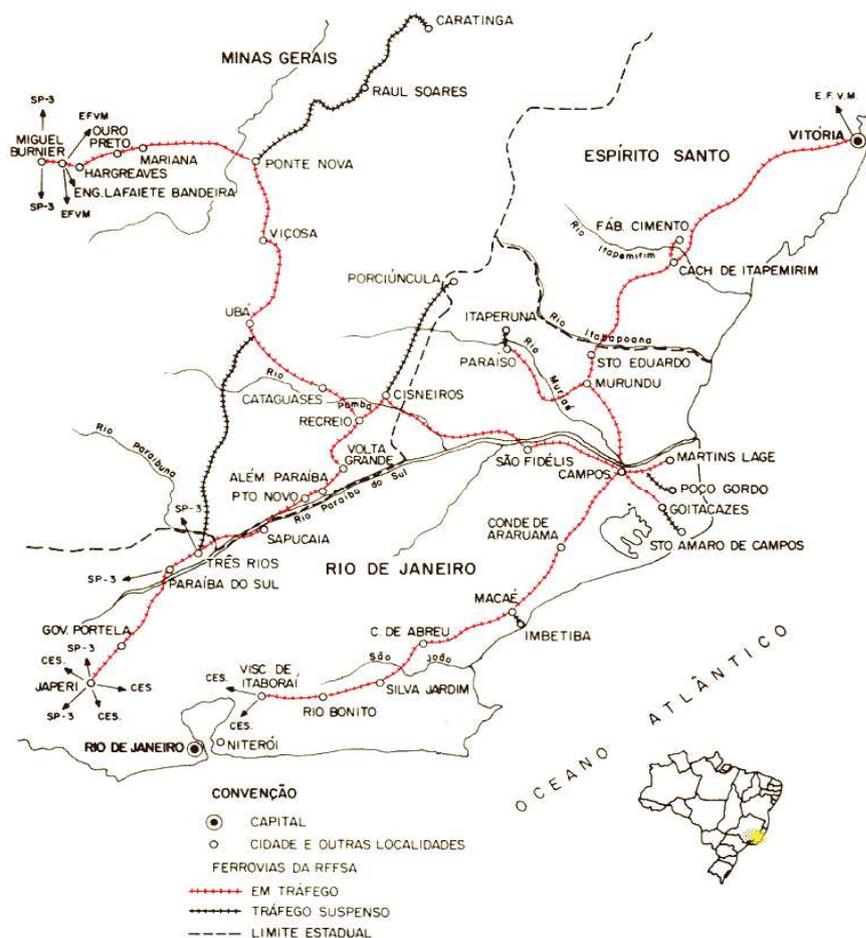
Acrescenta-se, portanto, o investimento para a estrutura, de maneira que Edson Castro (2017) fomenta que de julho de 1885 a março de 1902, “o custo destes 80 quilômetros foi aproximadamente de 10.000:000\$”¹⁷, e esses quadros monetários abrem espaço para a marcha dos trabalhadores por trás dos números da obra em 1883, tornando entendível não apenas aplicações de verba, como também as expectativas em torno da construção. Como apresentado no mapa a seguir, anos mais tarde, visualiza-se o reflexo disso, em 1985, os ensaios de um país industrializando-se:

15 Herkenhoff, 2000, p. 131-3, in: Cláudia da Silva Ferreira, “*Caminhos de ferro: os primeiros vestígios de linhas de ferro no Espírito Santo*”, 2015.

16 Leandro do Carmo Quintão, “*A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*”, 2008, p. 98.

17 Edson Castro, “*Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*”, *Centro-Oeste Brasil*, 2017, <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1907-CIB/EF-Sul-Espirito-Santo.shtml>, acesso em 11 de set. de 2020.

Fig. 1: “Anuário estatístico dos Transportes 1985” - Geipot apresentação: Flavio R. Cavalcanti.



Fonte: CASTRO, Edson. Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Centro-Oeste Brasil, 2017.

Interessante pontuar, a oeste no mapa, a partida de diversas linhas férreas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), pela divisão operacional de Campos (RJ). No entanto, a distância da data de construção e ensejo grevista, é explicada através dos envolvimento escassos da documentação, elemento que Edson Castro (2017) compreende por “Talvez sua origem lhe parecesse óbvia demais, para merecer observação. Ou sem relevância para seu propósito, limitado à descrição do volume, como objeto, e às informações históricas que proporciona à geografia dos transportes”¹⁸.

Por exemplo, as viagens públicas sentiram apenas partes de seus mapas sendo integrados em 1898, e o reflexo disso, dá-se por outros recortes temporais, como:

O desenvolvimento da indústria capitalista, depois da abolição da escravatura, no entanto, foi acompanhado de um aumento considerável do número de operários assalariados. No período de 1890 a 1907 as fileiras do proletariado industrial no

18 Edson Castro, “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”, Centro-Oeste Brasil, 2017, <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1907-CIB/EF-Sul-Espirito-Santo.shtml>, acesso em 11 de set. de 2020.

E, esse aumento é representado também nas estradas, por conseguinte, o observável da anexação da Estrada de Ferro Sul à outra, deu-se com a Companhia Leopoldina, de modo que expõe as ligações com o Estado do Rio de Janeiro, uma vez que foi ela a responsável por realizar “a ligação desta linha com a de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim”²⁰, bem como o grande número de trabalhadores transitando.

Como observado, ao narrar os eventos da construção da estrada, a imensidão chega até mesmo no aspecto arquitetônico, pois conversa com a interiorização da capital Vitória, e diversas trocas entre tantas pessoas, vê-se que ao elevar o olhar para as estruturas, a tipologia revela-nos os bastidores por trás da arquitetura, trata-se do patrimônio ferroviário, já que, “no Brasil, a arquitetura ferroviária, junto aos engenhos de açúcar e às fazendas de café, constitui parcela fundamental do patrimônio industrial brasileiro, até a industrialização do país no século XX”²¹, sendo assim, as construções mostram além de amontoados de tijolos, elas também narram os eventos, a exemplo tem-se no Estado do Espírito Santo.

De maneira que essa natureza surge no território por volta dos anos anteriores a 1886, e conta parte da história da industrialização capixaba, haja vista a função atribuída às ferrovias. Torna-se notório que:

A implantação de vias férreas em território capixaba esteve ligada a necessidade de escoamento da produção cafeeira, constatado a partir da implantação das primeiras ferrovias no Estado: a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (EFSES) – onde se inserem nossos objetos de pesquisa – que conectava as vilas do litoral com o interior, atuando, a princípio, apenas como via isolada de penetração, conduzindo ao porto a produção agrícola; a Estrada de Ferro Caravellas e o Ramal de Santo Eduardo, todas situadas na região sul, principal produtora de café do Estado, no período em questão.²²

Sendo assim, em meio aos dilemas de mão-de-obra, funcionalidade de estradas férreas, territorialidade, e indústria cafeeira, a ocupação em si, responsabiliza-se em apontar os aspectos rurais em algumas estações da Estrada de Ferro Sul, como exposto, “a arquitetura ferroviária capixaba por sua simplicidade construtiva e programa mínimo

19 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, São Paulo. Editora Alfa-Omega, 1982, p. 83.

20 Edson Castro, “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”, *Centro-Oeste Brasil*, 2017, <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1907-CIB/EF-Sul-Espirito-Santo.shtml>, acesso em 11 de set. de 2020.

21 Bruno de Oliveira Lima e Aline Vargas Siqueira, “A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações”, *Universidade do Espírito Santo*, 2012, <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/>

22 Leandro Quintão, 2008, p. 76, in: Bruno de Oliveira Lima e Aline Vargas Siqueira, “A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações”, 2012.

necessário para o seu funcionamento”²³, pela quantidade de pontos de embarque e sala de espera da estrutura, de forma que vale salientar a idéia de um padrão seguido, indo de fachadas a molduras e pilastras.

De modo que ao comparar o crescimento quantitativo de 1907 a 1912, no sentido de empresas industriais, é explicado²⁴, o número de 9.475, de empresas industriais que estavam pagando impostos, ou seja, afirma-se o triplo do ano de 1907, sendo assim, um grande exemplo de desenvolvimento é São Paulo, pois era observável que “é nessa região que a concentração da produção e do capital atinge maior nível”, ao levar em consideração o alcance do acúmulo de máquinas primárias e mão-de-obra de um território com características internas.

Portanto, é nesse dilema que ocorre a efetivação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (EFSES), em uma era que “a comparação dos censos de 1907 e 1920 reflete o rápido aumento das fileiras do proletariado industrial: em 1907 havia 151.841 operários, em 1920 - 297 mil”²⁵, ou seja, o corpo operário empregado no sul do Estado também sentia com essa sobrecarga.

Tabela 1 – Principais centros industriais.

Ano	Total no país	SP, DF e RJ
1907	151.841	22.355
1920	297.006	85.466

Fonte: KOVAL, B. História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1982. Adaptado pelas autoras.

E embora a extensa quantidade de concentração territorial do proletariado, além das imigrações, defende-se que:

Do ponto de vista da situação econômica do proletariado uma tão grande influência de mão-de-obra barata influiu diretamente na conjuntura do mercado de trabalho, dando aos capitalistas a possibilidade de reduzir os salários ao mínimo, pois fora das fábricas sempre se podia encontrar pessoas dispostas a trabalhar em quaisquer condições para não morrer de fome.²⁶

Não raro que tais condições funcionaram como impulsionador para que trabalhadores iniciassem a busca em outros Estados por oportunidade de emprego, e nesse cenário que um segmento de operários do Rio de Janeiro adentra o Espírito Santo para juntar-se a grande obra da Estrada de Ferro Sul, no entanto, os horizontes encontrados não eram

23 Bruno de Oliveira Lima e Aline Vargas Siqueira, “A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações”, 2012, p. 11.

24 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 119.

25 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 126.

26 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 100.

como haviam sido prometidos pelo contratante, e isso, somado a onda de manifestações trabalhistas que eclodiam no Brasil, por meio de ações diretas para ordenamentos do horário de trabalho, e melhores condições, culminou na primeira greve capixaba: a greve de 1908.

3. Instalação dos trilhos: desfecho

Faz-se curioso, portanto, que no início de 1908, Jerônimo Monteiro assume as rédeas em seu mandato, caracterizado por benefícios como: “abertura de estradas, fomento da produção agrícola, melhoria dos rebanhos bovinos, construção da usina de açúcar de Paineiras, desenvolvimento do ensino público”²⁷. No entanto, se o cenário era tão favorável, o que foi responsabilizado pela atividade grevista? Justamente o atraso no salário, e as más condições enfrentadas.

Ademais, como se sabe, os primeiros passos do proletariado brasileiro constituíram-se por meio do anarco-sindicalismo, sendo assim, a principal herança deixada pelo anarco-sindicalismo foi à idéia de levar os sindicatos como elemento primordial de organização, sendo assim, acrescenta ao cenário a “ação direta” para transpor os obstáculos.

A principal arma dos operários - na opinião dos anarco-sindicalistas - deveria ser a greve, “ação direta” transformando-se em revolta armada. Os partidários das “ações diretas” não achavam necessário lutar por um partido político do proletariado, supondo que a melhor forma de organização dos operários é o sindicato.²⁸

No governo de Jerônimo Monteiro, como expresso anteriormente, embora tantos avanços, os desdobramentos com o Banco do Brasil e com a indústria tornam a situação estatal, para a próxima administração, desfavorável, de modo que “as consequências sociais do surto industrial consistem não somente na mudança da estrutura social da sociedade e na elevação do papel da classe operária [...] o reflexo mais claro disto foi o brusco reforço da exploração dos operários”²⁹.

Em continuidade, as características expressas na figura de Jerônimo surgem em um período de muitas mudanças, pois seguia após uma longa fase de dois mandatos de Moniz Freire, sendo assim, em meio às agitações e conflitos com empréstimos, pela narrativa, foi preciso:

Para enfrentar a depressão das rendas estaduais e prosseguir na construção da estrada de ferro Sul do Espírito Santo, empresa dispendiosa — repetimos, porque numa topografia acidentada, com altitudes que superam até seiscentos metros, teria de vencer desfiladeiros abruptos e ladear encostas, ora agrestes, ora desnudas.³⁰

27 José Teixeira de Oliveira, *História do Estado do Espírito Santo*, 3ª ed, Vitória, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Coleção Canaã, 2008, p. 442.

28 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 99.

29 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 133.

30 Maria Stella de Novaes, *Jerônimo Monteiro: sua vida e sua obra*, 2ª ed, Vitória, APEES, 2017, p. 74.

Ou seja, a questão de juros e capital ilustra também as condições enfrentadas, no entanto, ao eclodir 1907, tornou-se insustentável, por causa de agravamentos de gestões posteriores pela ausência do repasse de dívidas exteriores, responsabilizadas no quadriênio de Moniz Freire, ou seja, em fevereiro do ano supracitado “a dívida ultrapassa 2.300:000\$000”³¹, de um impasse iniciado em 1894, com o Dr. Freire.

Não obstante, essas organizações, ao lado que³², expõe que a cada dez operários nove eram estrangeiros no ano de 1901 em São Paulo, novamente afirmando a supremacia dos italianos, além de trabalhadores originários de outros Estados vizinhos, onde o holofote volta-se para o território capixaba. Desse modo, a reportagem do jornal “A Gazeta” contribui para a compreensão do desenvolvimento da greve em 1908, no Espírito Santo, que expõe 800 operários em um evento que durou 5 dias, contando até mesmo com mortes. A matéria ilustra que:

Os trabalhadores eram empregados de uma das empreiteiras responsáveis pela construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, que ligava Vitória a Cachoeiro. A obra do trecho entre Matilde e o destino final era comandada por José Bento Vidal, dono da empreiteira Vidal.³³

Portanto, esses trabalhadores não eram compostos apenas por capixabas, uma parte vinha do Rio de Janeiro, além dos imigrantes que ofereciam sua mão-de-obra em busca de estabilidade. Atribui-se destaque ao apontamento da reportagem, ela também explica a situação que os operários encontravam ao chegar: insalubres e salários atrasados; característicos do coronelismo da Primeira República, e pelos esforços observados no ano em destaque, os desdobramentos com a dívida do governo:

Refletiu-se, beneficentemente, no crédito do Estado, enquanto a alienação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo possibilitou a conclusão do trecho Cachoeiro-Matilde, porque a Leopoldina providenciou, logo, estudos para o reinício das obras. Antes mesmo da aprovação pelo Congresso Legislativo do Estado ao contrato da venda, a empresa, a 18 de julho de 1907, despachou, para Cachoeiro do Itapemirim, o Engenheiro Marcelino Ramos da Silva, a fim de estudar, no terreno, a projetada ligação.³⁴

Conta-se ainda no Jornal “A Gazeta” (2016) que, “em uma segunda-feira, dia 16 de novembro, os trabalhadores abandonaram a obra e seguiram em direção à sede de Cachoeiro”, de maneira que a marcha até o escritório de Vidal é acompanhada pela

31 Maria Stella de Novaes, *Jerônimo Monteiro: sua vida e sua obra*, 2017, p. 74.

32 Cláudio Batalha, *O movimento operário na Primeira República*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2000, p. 112.

33 Primeira greve de trabalhadores do Espírito Santo terminou com mortes e feridos, *A Gazeta*, 11 de jun. de 2016, <https://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2016/06/primeira-greve-de-trabalhadores-do-espírito-santo-terminou-com-mortos-e-feridos-1013948301.html>, acesso em 11 de set. de 2020.

34 Maria Stella de Novaes, *Jerônimo Monteiro: sua vida e sua obra*, 2017, p. 76.

deprecação de um armazém, e a intervenção só foi possível como o auxílio militar, de acordo com o jornal:

As forças militares se estabeleceram na sede de Cachoeiro de Itapemirim e enviaram tropas para dispersar os trabalhadores da fazenda e obrigá-los a voltar ao serviço. Durante a desocupação, 70 pessoas morreram e outras 200 ficaram feridas. O caso é relatado no livro *História das Lutas dos Trabalhadores no Brasil*, de Vito Giannotti.³⁵

A situação não se encerrou favorável a ambos os lados, pois, em menção do jornal, a promessa da empreiteira não cumpriu em nível de adequação dos salários, salienta-se, no entanto, que outras agitações continuaram a ocorrer, embora a menor extensão, não se deixou de protestar por direitos.

Ao lado que, isso se explica, como supracitado³⁶ pela ação das primeiras greves serem mais delimitadas, muitas ocorrendo dentro de empresas, entretanto com entrada do século XX, esse cenário muda, as greves começaram a ter um caráter geral, com alcance de mobilizar diversas categorias e trabalhadores.

Todavia, mesmo com tantos operários dando origem aos movimentos de contestação, como defende³⁷ “ao primeiro sindicato industrial do distrito Federal a federação dos operários em fábricas de tecidos” eles ainda foram fortemente reprimidos e não tiveram seus pedidos aceitos, pois, nesse terreno de comícios e manifestações, o governo preocupava-se com a difusão dessas organizações trabalhistas.

Outrossim, o governo “pretendia colocar o movimento sindical sob seu próprio controle a fim de esvaziá-lo de sua essência revolucionária de classe, entretanto não o conseguiu fazer”³⁸, as concessões momentâneas seriam apenas uma manobra para aquietar o corpo operário, mas no território capixaba, como sabe-se, teve sua aplicação, a primeiro momento, interrompida por forças militares.

Embora “o número de greves diminuiu, mas tinham um caráter mais organizado e de massas”³⁹, é interessante elucidar também as agitações dos operários sobre a guerra, pois a luta trabalhista brasileira, com sua origem no anarco-sindicalismo, buscava combater o imperialismo, manifesta-se, até mesmo pelo Congresso Operário em 1906, o quanto essa medida é depreciativa para o corpo trabalhador.

Nasce, portanto, a necessidade de repensar as relações entre homem e trabalho, pois isso permeia desde as primeiras sociedades, sendo assim, os aspectos são facilmente

35 Primeira greve de trabalhadores do Espírito Santo terminou com mortes e feridos, *A Gazeta*, 11 de jun. de 2016.

36 Cláudio Batalha, *O movimento operário na Primeira República*, 2000.

37 Cláudio Batalha, *O movimento operário na Primeira República*, 2000, p. 40.

38 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 110.

39 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 117.

apontados em diversos locais e séculos. Corriqueiro a tais reflexões, no Espírito Santo, “a dependência econômica do café trouxe desenvolvimento para a região de Itapemirim e Itabapoana e também todos os problemas de uma economia que se desenvolveu enfrentando falta de capital e de transporte”⁴⁰, tornando essas particularidades como etapas do processo, mas sabe-se que nem todo o caminho foi de plenas conquistas pacíficas.

Uma vez que, por exemplo, no espaço de guerras declaradas “são obrigados a sacrificar por ela o seu trabalho, salário e sangue”⁴¹, sendo duplamente violentados, já que eram eles que estariam nas linhas frente, ao lado da exploração nas relações empregatícias. Sendo assim, o distanciamento da idéia de guerra e greve geral, vai ao encontro justamente uma luta contra a guerra, vale salientar, anos à frente, durante 1914, as diversas oposições a guerra com manifestações anti-bélicas, destacando lemas como: “abaixo ao derramamento de sangue promovido pelo capitalismo”.

Um elemento liga-se ao outro, pois desde os primórdios, o homem aliou-se ao trabalho para sua sobrevivência, e na contemporaneidade, não se faz diferente; as necessidades são outras e existe maior preocupação com o transporte, como na Primeira República, uma vez nesse cenário já são perceptíveis que as estradas de ferro redefiniram o âmbito operário, pois:

O advento das estradas de ferro acarretou mudanças significativas nas relações de trabalho no Brasil. A proibição legal da utilização de escravos, a necessidade de um grande contingente de mão de obra qualificada e semiquificada, além da presença do trabalho imigrante nos diversos serviços de construção, operação e manutenção das ferrovias brasileiras fizeram parte do processo de transição do sistema escravista para o do trabalho livre e assalariado.⁴²

Portanto, é público e notório a importância desses veículos na construção da sociedade, em meio aos avanços e inovações, sejam elas de natureza comunicacional, sejam para mobilidade urbana, os primeiros passos foram através de estações ferroviárias. Ao lado disso, conclui-se no contexto capixaba a importância, não apenas de estradas de ferro, como também do conjunto operário que se formou, momento em que o recorte territorial de tantas misturas, fez-se ativo na busca por consagrar as melhorias trabalhistas, sendo assim, a necessidade ultrapassa a logística, os núcleos urbanos se consolidam, e trabalhadores recorrem aos seus direitos.

40 Cláudia da Silva Ferreira, “Café e estrada de ferro: o desenvolvimento socioeconômico do sul do Espírito Santo oitocentos” in: *I Seminário Internacional Brasil no século XIX*, Vitória, UFES, 2013, p. 9.

41 Boris Koval, *História do proletariado Brasileiro: 1857 a 1967*, 1982, p. 116.

42 Guilherme Grandi e Ivanil Nunes, “Sindicalismo e trabalho ferroviário em São Paulo: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre o início do século XX e sua estatização”, *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 28, n. 3 (67), 2018, p. 940.

Considerações finais

Na finalidade de explorar o caminho percorrido pela Estrada de Ferro Sul, tornou-se perceptível as relações nos bastidores de sua construção, de modo que após os desdobramentos de dívidas e reaplicações, o Estado moldou-se em sua fase republicana inicial.

Não se deve, portanto, deixar de lado as motivações econômicas, um dos resultados encontrados foi justamente a importância da produção cafeeira para a organização – posterior – de trabalhadores, sendo assim, o movimento operário no Espírito Santo deu seus primeiros passos fora da sombra dos grandes pólos industriais, logo, ao narrar à greve trabalhista, é possível estudar como a sociedade capixaba reagiu às mazelas em seu campo de serviço.

Foi aprendido que a construção das estradas não é um fator isolado, e como isso reflete nas estações férreas por toda a extensão territorial, a tipologia arquitetônica tornou palpável essa análise, e demais aproximações, como ao incentivar as ferrovias pode “interiorizar” os grandes centros, como os próprios elementos típicos de áreas rurais.

As limitações deram-se pelo distanciamento exigido pelo momento em que enfrentamos o COVID-19, de maneira que as reuniões de coleta de dados sofreram a adaptação, e até mesmo a forma de organizar as leituras e pesquisas, voltando-se mais para arquivos digitais.

Sendo assim, os ganhos com a realização do artigo são de suma importância, uma vez que nos permitiu estudar outro lado da historiografia capixaba que recebe poucos holofotes, é preciso organizar-se em prol de uma causa, e produzir sobre nossa região é um ato contra o apagamento.