

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DAS
RELAÇÕES POLÍTICAS

LEANDRO DO CARMO QUINTÃO

**A INTERIORIZAÇÃO DA CAPITAL
PELA ESTRADA DE FERRO
SUL DO ESPÍRITO SANTO**

VITÓRIA

2008

LEANDRO DO CARMO QUINTÃO

**A INTERIORIZAÇÃO DA CAPITAL
PELA ESTRADA DE FERRO
SUL DO ESPÍRITO SANTO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Valter Pires Pereira

VITÓRIA

2008

LEANDRO DO CARMO QUINTÃO

**A INTERIORIZAÇÃO DA CAPITAL
PELA ESTRADA DE FERRO
SUL DO ESPÍRITO SANTO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Aprovada em _____ de _____ de 2008.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Valter Pires Pereira
Universidade Federal do Espírito Santo/ Orientador

Prof^a. Dr^a. Maria da Penha Smarzaro Siqueira
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^a. Dr^a. Maria Teresa Toribio Brittes Lemos
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Sebastião Pimentel Franco
Universidade Federal do Espírito Santo

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

Q7i Quintão, Leandro do Carmo, 1983-
A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo
/ Leandro do Carmo Quintão. – 2008.
150 f. : il.

Orientador: Valter Pires Pereira.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Espírito Santo,
Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Ferrovias – História – Espírito Santo. 2. Café – Exportação –
História. I. Pereira, Valter Pires. II. Universidade Federal do Espírito
Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 93/99

*A meus pais,
Antonio e Varlene,
pelo carinho, apoio e paciência.*

Agradecimentos

Após mais de dois anos de duradouros esforços, muitas são as pessoas que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a realização deste trabalho. Infelizmente, é impossível lembrar de todos, mas buscarei ser o menos injusto possível.

Em primeiro lugar, agradeço a Deus por ter me colocado nas horas e nos lugares certos, possibilitando a superação de muitas dificuldades, que, sem seu apoio, não poderiam ser vencidas.

Em segundo lugar, aos meus pais, Antonio e Varlene, por me disponibilizarem condições para que eu tivesse uma boa educação e fácil acessibilidade a tudo o que fosse preciso para chegar até aqui, além do apoio, carinho e paciência, essenciais para a minha não desistência.

Em terceiro lugar, a alguns professores. Em especial, meu orientador, professor doutor Valter Pires Pereira, pelas importantes dicas que estruturaram o presente trabalho, tornando-o mais claro e inteligível. Também cabem menção aos professores que constituem minha banca, Maria da Penha Smarzaro Siqueira, Maria Teresa Toribio Brittes Lemos e Sebastião Pimentel Franco, pelas relevantes críticas construtivas que enriquecem meu trabalho; bem como a Nara Saletto da Costa, que, mesmo não sendo titular, mostrou atenção e carinho para com o mesmo.

Algumas instituições também contribuíram de forma atenciosa com esta pesquisa, caso do Arquivo Público do Espírito Santo, cujos membros a todo o momento se disponibilizaram a me auxiliar com muita boa vontade. Ao Instituto Histórico-Geográfico do Espírito Santo, pelos livros que recebi e algumas indicações. À Biblioteca da Universidade Federal do Espírito Santo, em especial ao Setor de Coleções Especiais, pelo auxílio em minha busca incessante pelas obras preciosas que tanto necessitei para a composição deste estudo. E, por fim, ao Serviço Social da Indústria (SESI), local onde trabalho, pela compreensão e pelo “Programa Hora de Estudar”, o qual me disponibilizou recursos para efetuar minhas aquisições bibliográficas.

Não poderiam ficar de fora preciosos amigos que contribuíram através de sugestões e leituras do meu trabalho, casos de Danielle Werneck Nunes, que disponibilizou parte de seu corrido tempo para algumas importantes correções, e Igor Vitorino da Silva que, graças à sua admirável capacidade intelectual, me auxiliou com seus preciosos conselhos, desde quando estudamos juntos para o processo seletivo do mestrado.

Resumo

O objetivo desta dissertação de História Social das Relações Políticas é discutir a relevância da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo para Vitória. Analisamos, em primeiro lugar, os principais caminhos do Espírito Santo no século XIX, através dos relatórios dos presidentes de província. Com isso, compreendemos a gênese do projeto de transformar Vitória numa importante praça comercial para a região através da ligação de seu porto com o interior capixaba e mineiro, as dificuldades na construção e manutenção das vias de comunicação da província e opção pela via férrea. Em seguida, buscamos compreender a significância e funcionalidade desse meio de transporte no ocidente, em especial, na Europa, América do Norte, América do Sul, discutindo o papel das ferrovias para suas respectivas economias. Apresentamos, também, os primórdios e as dificuldades da sua implantação a nível nacional e regional. Caracterizamos as principais zonas produtoras da província, com o objetivo de justificar a necessidade do estreitamento das comunicações com a mais destacada delas, a Região Sul. Por fim, narramos a história e as dificuldades de construção da ferrovia em questão, justificando seu papel interiorizador a partir do estreitamento da ligação econômica entre a capital e o interior, tendo como parâmetro as exportações de café, principal fonte de receitas para a economia do estado.

Palavras-chaves: Estrada de ferro. Espírito Santo. Café.

Abstract

The objective of this dissertation of Social History of the Political Relationships is to discuss the relevance of Espírito Santo South Railroad for Vitória. We analyzed, in first place, Espírito Santo main roads in the century XIX, through the province presidents' reports. With that, we understood the genesis of the project of transforming Vitória in an important commercial square for the area through the connection of its port with the capixaba and mineiro's hinterland, the difficulties in the construction and maintenance of the roads of communication of the province and option for the railroad. Soon afterwards, we looked for to understand the meaning and functionality of that means of transportation in the occident, especially, in Europe, North America, South America, discussing the paper of the railroads for their respective savings. We presented, also, the origins and the difficulties of its implantation at national and regional level. We characterized the main areas producing of the province, with the objective of justifying the need of the narrowing of the communications with the most outstanding of them, the South Area. Finally, we narrated the history and the difficulties of construction of the railroad in subject, justifying its internalizing function starting from the narrowing of the economical connection between the capital and the hinterland, tends as parameter the exports of coffee, main source of incomes for the economy of the state.

Keywords: Railway. Espírito Santo. Coffee.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
Capítulo 1 - Caminhos do Espírito Santo no século XIX	19
1.1. Estradas interprovinciais	23
1.2. Estradas vicinais	37
Capítulo 2 - Estradas de ferro no século XIX	48
2.1. Relevância das estradas de ferro no Ocidente	48
2.2. Implantação e relevância das estradas de ferro no Brasil	54
2.3. Implantação das estradas de ferro no Espírito Santo	66
Capítulo 3 - Importância da Região Sul para o Espírito Santo	73
Capítulo 4 - A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo	88
4.1. Esforços para a construção: da gênese à alienação	88
4.2. Papel interiorizador	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO	135
ANEXOS	153

Introdução

Entre a Primeira e a Segunda Revolução Industrial, destacou-se a revolução nos transportes de mercadorias, em que a navegação a vapor integrou-se ao sistema ferroviário, cujas estradas ou ferrovias eram os empreendimentos que mais demandavam ônus e tempo na sua construção. Por sua relevância, a temática ferroviária tem sido objeto de importantes estudos, quer por engenheiros, arquitetos, economistas, historiadores, entre outros.

A bibliografia sobre a temática ferroviária, no Brasil, é vasta e diversificada.¹ E, quanto ao Espírito Santo, a maior ênfase nos estudos foi dedicada à Estrada de Ferro Vitória a Minas, dos quais destacamos a obra de Lea Brígida Rosa². Porém, são raros os textos dedicados à denominada Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Alguns textos chegam a mencioná-la, a exemplo de publicações sobre a história do Espírito Santo, sua economia, ou ainda seu sistema de transporte, com destaque às ferrovias³, mas em nenhuma delas aparece como foco principal, mesmo no curto espaço de tempo em que

¹ Para consultar livros sobre estradas de ferro no Brasil, entre outros, cf. COUTY, Louis. **O Brasil em 1884**. Esboços Sociológicos. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa. Brasília: Senado Federal, 1884; EL KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta**. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982; FOOT HARDMAN, Francisco. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; NATAL, Jorge Luís Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: História e perspectivas. 1991. Tese (Doutorado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia – Unicamp; ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Implantação de vias férreas no Brasil**. Coleção Almeida Cousin. n.35. Vitória: IHGES, 1998; SIQUEIRA, Edmundo. **Resumo histórico da The Leopoldina Railway Company Limited**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

² ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Uma ferrovia em questão**: a Vitória a Minas 1890/1940. Vitória: [s.n.], 1985.

³ Para consultar livros sobre a História do Espírito Santo, cf. BITTENCOURT, Gabriel. **História geral e econômica do Espírito Santo**. Do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006; FRANCO, Sebastião Pimentel; HEES, Regina Rodrigues; A República no Espírito Santo. Vitória: Multiplicidade, 2003; NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Imprensa Oficial, s/d.; OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1951.; SUETH, José Cândido Rifan. **Espírito Santo, um estado “satélite” na Primeira República**: de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro (1892-1912). Vitória: Flor & Cultura, 2006; livros sobre economia do Espírito Santo, cf. BITTENCOURT, Gabriel. **A formação econômica do Espírito Santo**: O Roteiro da Industrialização. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987; ROCHA, Haroldo Correa & COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930**. Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983; e SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória: CODESA/UFES, 1984; e livros sobre ferrovia no Espírito Santo cf. HERKENHOFF, Simone Lemos. **Mauá e Moniz Freire**: ferrovias e pioneirismo econômico do século XIX. Vitória: IHGES, 2000; ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. **Uma ferrovia em questão: a Vitória a Minas 1890/1940**. Vitória, [s.n.], 1985.

pertenceu ao governo estadual (1892-1907), bem como no período subsequente, quando passou ao controle da Leopoldina Railway.

Mas não apenas por isso esse é o nosso objeto de estudo. Queremos entender sua efetiva importância para o Espírito Santo, no que tange a política e a economia. Por que foi construída? Qual ou quais grupos estavam por trás de sua construção? Como foi construída? Sem perder de vista esses questionamentos, nossa hipótese é de que ela teve um importante papel de interiorizar capital ao atrair, para que fossem exportadas por seu porto, parte da produção de importantes zonas, possibilitando o crescimento do comércio em nessa cidade. Para efetuar tal estudo, priorizamos o transporte de café, uma vez que este era o principal produto transportado pela ferrovia e exportado pelo porto de Vitória.

Nosso recorte geográfico compreenderá a região circunscrita à ferrovia, no centro-sul do Espírito Santo, correspondente hoje aos municípios de Vila Velha, Cariacica, Viana, Domingos Martins, Marechal Floriano, Alfredo Chaves, Vargem Alta e Cachoeiro de Itapemirim. Em caráter complementar, incluiremos outras ferrovias que adentraram o território espírito-santense, fazendo parte direta ou indiretamente da história da ferrovia em questão, bem como da história ferroviária capixaba, a exemplo da Estrada de Ferro Vitória a Minas, da Estrada de Ferro Caravellas e da Leopoldina Railway.

Nosso balizamento temporal, por sua vez, enfatizará o período entre o início de sua construção, em Argolas, no ano de 1892, e o final da década de 1920, o que nos remete a dois decênios após sua conclusão, simbolizada por sua chegada a Cachoeiro de Itapemirim. Esse intervalo de tempo se faz necessário por dois motivos: primeiro, porque *foi o período em que a lavoura capixaba desenvolveu-se para colocar o Espírito Santo na esfera nacional, como quarto produtor brasileiro de café*⁴; segundo, porque foi o período necessário para que Vitória se consolidasse como o principal centro comercial do estado, exportando quase a totalidade do café produzido⁵; e, por fim, por ser o período em que a ferrovia em questão cumpriu seu papel interiorizador, ao trazer

⁴ SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória, Codesa, 1984. p.65

⁵ Ibidem, p.73.

para a capital parte do café que outrora ia para o Rio de Janeiro.

Para entendermos o seu período de planejamento, construção e implementação, bem como seu papel internalizador, iniciamos nosso estudo em meados do século XIX, apresentando um pequeno esboço historiográfico sobre a situação da comunicação da cidade de Vitória com o interior da província e com Minas Gerais. Assim poderemos entender a relevância de sua construção para os interesses da capital e do estado.

A primeira parte desse trabalho dedica-se às vias de transporte no Espírito Santo do século XIX, buscando estabelecer os nexos com as comunidades e economias regionais. Queremos mostrar que, inicialmente, foram feitas tentativas de estabelecimento de vias de comunicações terrestres entre o litoral e o interior, para viabilizar o intercâmbio principalmente com a província mineira, em prol do comércio com aquela região. Ao analisarmos as vias de comunicação desse período, buscamos entender as circunstâncias, e os problemas das estradas de rodagem nesse período, e a sua relação com o surgimento do projeto de comunicação ferroviária para o Espírito Santo.

Na segunda parte, destacaremos a relevância das estradas de ferro, bem como seus efeitos benéficos no Ocidente (Europa, América do Norte e América do Sul), historicizando e caracterizando a implantação de vias férreas no Brasil e no Espírito Santo, compreendendo os esforços governamentais para a sua realização. Analisaremos, também, as conexões ferroviárias desse estado, fazendo uma breve descrição do que foi a ligação férrea entre Cachoeiro de Itapemirim e Campos (a qual atendia pelo nome de “Ramal de Santo Eduardo”), bem como a outras cidades, para se entender o desfecho da falta de ligação comercial entre Cachoeiro e Vitória.

Na terceira parte, mostraremos a importância econômica da Região Sul do Espírito Santo até o final do século XIX, no intuito de justificar o interesse das autoridades provinciais em construir uma ligação sólida com essa região. Como critério, destacamos a sua produção em significativo crescimento, baseando-nos na exportação do Porto de Itapemirim, o principal da região.

Na quarta e última parte, serão expostos os esforços e as dificuldades na construção da

ferrovia por parte do estado, bem como a reação de setores oposicionistas, expressa através de periódicos da época. Abordaremos a polêmica questão da sua alienação à Leopoldina Railway e seus reflexos no Congresso Nacional. Por fim, trataremos do papel interiorizador da estrada de ferro, referindo-se às formas como isso se deu, especialmente quanto aos aspectos econômicos, com o aumento da exportação da produção do interior, pelo porto de Vitória.

Alguns pontos são cruciais para se entender esse período. O primeiro deles são os aspectos políticos e econômicos na década final do século XIX e na inicial do século XX, com destaque para as novas competências da unidade da federação fixadas pelas constituições federal (de 1891) e estadual (de 1892), que possibilitaram aos estados mais autonomia (federativa) para legislar sobre seus próprios interesses.

O segundo ponto diz respeito a algumas características do liberalismo clássico, que estava em voga ao findar do século XIX e limiar do século XX. Logo, para entendermos o pensamento liberal quanto ao progresso e à riqueza, em suma, aos limites da intervenção do poder público (do Estado) dentro do *laissez-faire*, utilizaremos como referencial os princípios de economia política de John Stuart Mill ⁶, cujos subsídios devem auxiliar na compreensão de como um estado pôde construir uma ferrovia sem entrar em contradição com os princípios liberais em voga. Sua relevância se completa pelo fato de ter sido lido por muitos governantes, inclusive por presidentes da província⁷, bem como por importantes liberais brasileiros, como Rui Barbosa.

Alguns conceitos são de fundamental importância. O primeiro referencial conceitual é *interiorização*, apreendido de um renomado dicionário no sentido de “incorporação”, uma vez que a capital vai incorporar seu interior na medida em que exportar sua produção ⁸; bem como do artigo de Maria Odila Dias, a “Interiorização da Metrópole” ⁹, no qual estuda a relação da interiorização da metrópole com a construção da nacionalidade brasileira. Em seu trabalho, a autora coloca alguns pontos fundamentais

⁶ MILL, John Stuart. **Princípios de economia política**: com algumas de suas aplicações à filosofia social. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1858-1859 (Pedro Leão Velloso) **Relatório...** 1859. p.27.

⁸ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio**: o minidicionário da língua portuguesa. Curitiba: Posigraf, 2004, p.486.

⁹ Cf. DIAS, Maria Odila da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTTA, C.G.; **1822: Dimensões**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1986.

acerca da interiorização, quais são estreitar laços econômicos, aproveitar as riquezas abundantes, sobrepor-se aos interesses localistas e, através disso, fortalecer o poder executivo central. Essas idéias são cruciais para se entender o referencial o qual aplicaremos ao nosso trabalho, pois a via férrea terá como função estreitar os laços econômicos de Vitória com a Região Sul, na medida em que transportará sua produção cafeeira para o porto da capital, contrariando os interesses dos cafeicultores da região, os quais queriam uma ligação ferroviária com o Porto de Itapemirim. Nesse sentido, ela se sobrepõe aos interesses locais tendo em vista os interesses da capital, fortalecendo o poder do estado sobre o território, através do seu desenvolvimento.

Ao longo do texto, Dias dá outras pistas sobre o significado de interiorização, como as idéias de “inter-relações de interesses” bem como “controle e exploração”.¹⁰ Algumas medidas caracterizadas como interiorizadoras se aproximam do nosso trabalho, como no trecho que afirma que

[...] preocupou-se a Corte em abrir estradas e, fato quase inédito, em melhorar as comunicações entre as capitanias, em favorecer o povoamento e a doação de sesmarias. Tinham como fé obsessiva aproveitar as riquezas [...], incrementar o comércio e movimentar os meios de comunicação e transporte.¹¹

No trecho acima, percebemos que esse conceito está intimamente vinculado à idéia de comunicação, particularmente por intermédio das estradas de rodagem, aproximando-se do nosso objeto, a interiorização através de uma ferrovia, uma vez que tinha a finalidade imediata de aproveitar as riquezas das regiões pelas quais passava, incrementando o comércio com a capital.

Para complementar a idéia de “Interiorização da Capital”, agregamos o conceito de “mais valia da capital” de acordo com a visão de Raffestin, o qual afirma que *a capital faz uma mais-valia constante sobre o plano espacial, pois suas decisões e suas normas restringem o campo das intenções e das ações de outras regiões*.¹² Baseando-nos nessa definição, compreendemos o plano espacial como sendo a Região Sul, e “suas decisões e normas”, representadas pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, imposta sobre as “intenções e ações” daquela região, as quais se materializavam no anseio por uma

¹⁰ Ibidem, p.171,173.

¹¹ Ibidem, p.183.

¹² RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

ligação ferroviária com o Porto de Itapemirim e não com o de Vitória. Logo, tal ferrovia foi a materialização dessa “mais valia”, gerando uma forte oposição a tal empreendimento, manifestada no jornal local de Cachoeiro de Itapemirim.

Dentre diversas características, Raffestin afirma que a capital estabelece uma centralidade criando, em contrapartida, uma marginalidade ao seu redor. Essa centralidade, muitas vezes, não é total, visto que pode ser apenas política, econômica ou cultural.¹³ Sendo assim, Vitória, no início da construção da ferrovia em questão, representa apenas uma centralidade político-administrativa por ser a capital, enquanto a Cachoeiro de Itapemirim corresponde a centralidade econômica e cultural, por canalizar toda a produção cafeeira da região sul em direção ao Porto de Itapemirim e ao Rio de Janeiro, a partir de 1903.

A “mais valia”, materializada na ferrovia, foi a forma encontrada pela capital para buscar também a centralidade econômica, desejo esse materializado no “pensamento político capixaba do século XIX”, o qual consistia, entre outras idéias, em transformá-la numa importante praça comercial, trazendo ao seu porto as produções mineira e de regiões prósperas do interior do Espírito Santo.¹⁴ Isso, pois, tende a ocorrer já que *a capital se apóia, em geral, numa ou em várias regiões, [...] enfim, se inscreve em grandes espaços [pois] nenhuma capital pode possuir nela própria os recursos necessários ao exercício do poder.*¹⁵ Logo, Vitória vai se apoiar na produção de seu interior para fortalecer seu poder econômico e, conseqüentemente, político, utilizando-se para tanto da ferrovia, a qual apresenta em si já um exercício de poder, na medida em que representa a imposição de sua vontade.

Como a ferrovia em questão é uma iniciativa do Estado, é pertinente definirmos um conceito para “políticas públicas”. Partimos da noção estabelecida por dois autores, Maria das Graças Rua¹⁶ e Lindomar Bonetti.¹⁷ Através dos mesmos, conceituamos

¹³ Ibidem, p.193.

¹⁴ A idéia de “pensamento político capixaba” é defendida pelo professor Estilague dos Santos. Cf. SANTOS, Estilague Ferreira dos. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. In: **DIMENSÕES** – Revista de História da UFES. n.17. Vitória: Centro de Ciências Humanas e Naturais – UFES, 2005.

¹⁵ RAFFESTIN, Claude. op.cit., p.196.

¹⁶ RUA, Maria das Graças. **Análise de políticas públicas**: conceitos básicos. Disponível em: <<http://estadoedemocracia.blogspot.com/2007/08/analise-de-politicas-publicas-conceitos.html>>. Acesso em: 5 nov. 2007.

“políticas públicas” como ações estrategicamente selecionadas para a implementação de decisões tomadas, decisões essas de caráter político, revestidas da autoridade do poder público, resultante de uma demanda, dizendo respeito a um pequeno grupo da sociedade, no nosso caso, o grupo mercantil-exportador de Vitória.¹⁸

Ao nosso ver, a ferrovia era o resultado de um anseio proveniente do início do século XIX, que dizia respeito a transformar Vitória em uma importante praça comercial. Uma outra definição não menos relevante, porém mais generalizada, é a do presente programa de pós-graduação, que concebe políticas públicas *como estratégias de ação estatal visando à consecução de objetivos políticos nos mais diversos domínios da vida em sociedade, tais como a economia, o serviço social, a educação, a integração social, a cultura e outros.*¹⁹

A metodologia a ser aplicada ao nosso projeto parte do princípio de que as fontes não falam por si mesmas, como pressupõe a linha de interpretação da escola metódica. Concordamos com o pressuposto semântico de Cardoso e Vainfas ao afirmarem que *um documento é sempre portador de um discurso que [...] não pode ser visto como algo transparente*²⁰, ou seja, imparcial. Não deve haver a separação entre texto e contexto, pois a história não se reduz nem a um nem a outro. Ela é texto e contexto, que são indissociáveis. Evidentemente, as fontes não devem ser tratadas como falsas, mas deve-se desconfiar das mesmas e da intenção de quem as escreveu. Portanto, ao analisar os discursos tanto dos documentos oficiais quanto dos periódicos, interpretamo-os como sendo portadores de um pensamento ou anseio político de um determinado grupo, sem desmerecer suas relevâncias para o estudo. Evidentemente, no que concerne às estatísticas numéricas, creditamos maior imparcialidade, sendo representadas, ao longo do corpo da dissertação, através de tabelas.

Dentre as várias naturezas das fontes (documentais, arqueológicas, impressas, orais,

¹⁷ BONETTI, Lindomar. Políticas públicas, educação e exclusão Social. In: _____. **Educação, exclusão & cidadania**. Ijuí: Editora Unijuí, 2003.

¹⁸ RUA, op.cit., p. 231-232.

¹⁹ Retirado da página do Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas <<http://www.ufes.br/ppghis>>. Acesso em: 10 out. 2005.

²⁰ CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. História e análise de textos. In: _____. _____. (Org.). **Domínios da história**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997, p.377.

biográficas e audiovisuais), utilizaremos, respectivamente, o primeiro e o terceiro tipo.²¹ As fontes documentais a serem trabalhadas são caracterizadas como sendo de arquivos do Poder Legislativo e do Poder Executivo, principalmente no que tange às atas das sessões da Assembléia Provincial e – após a Proclamação da República – Assembléia Legislativa do Espírito Santo, relatórios de obras públicas, estatísticas das secretarias estaduais e ministérios federais, bem como correspondências – ofícios, relatórios, mensagens e requerimentos oficiais.

As fontes impressas utilizadas consistem principalmente em periódicos, como *O Estado do Espírito Santo*, *O Comércio do Espírito Santo* e *O Cachoeirano*, que apresentam referências à ferrovia em questão, inclusive como era vista pelos grupos econômicos dominantes tanto de Vitória, quanto de Cachoeiro, contribuindo para percepção do debate relacionado à história dessa via férrea. Para tal, procuramos perceber as características desses jornais, no período estudado e pelo destaque dado assunto.²²

Ressaltamos, ainda, que o nosso estudo se insere nas políticas públicas de âmbito econômico, contribuindo, também, para o estudo da história econômica do Espírito Santo. Por conseguinte, contempla aspectos políticos relacionados ao papel da ferrovia na interiorização da capital, e também com seu próprio fortalecimento político e econômico. Não é nosso objetivo adentrar aos assuntos relacionados à produção cafeeira, mas apenas utilizá-la como fato dado, para corroborar com a hipótese levantada pela presente dissertação. Desta atividade econômica interessa-nos, em especial, as séries de quantidades transportadas pelo sistema ferroviário nas direções dos portos do Rio de Janeiro e de Vitória, apesar das dificuldades em obtê-las. Quanto às referências quantitativas, consideradas relevantes para a percepção da eficácia da tese da interiorização, foram obtidas principalmente das obras da professora Maria da Penha Smarzaró Siqueira, e de Edmundo Siqueira, importante funcionário da Leopoldina Railway na década de 1930, assim como de documentos encontrados no Arquivo Público Nacional, Arquivo Público do Espírito Santo, Assembléia Legislativa do Espírito Santo, Câmara dos Deputados, Senado e Universidade de Chicago (esses três últimos por meio da internet).

²¹ BACELLAR, Carlos. Fontes documentais – uso e mau uso das fontes. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005, p.23.

²² LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, op.cit., p.137-142.

I - Os Caminhos do Espírito Santo no século XIX

Desde o início do período colonial, a Vila de Vitória, sede da capitania do Espírito Santo, não desenvolveu sólida comunicação terrestre com o interior da colônia portuguesa, uma vez que os moradores do litoral da capitania não adentraram-na significativamente. Dessa forma, Vitória não se constituiu como uma praça de comércio, com intenso movimento de tropeiros ou de pecuária, que efetivamente abrisse caminhos nos primeiros séculos de colonização portuguesa.

Como agravante, com a produção da região mineradora, houve um desestímulo à construção de vias ligando o litoral àquela região, pois a produção de metais e pedras preciosas deveria ser escoada oficialmente apenas pelo porto do Rio de Janeiro, local onde estava o controle alfandegário. *Quanto mais caminhos houver, mais descaminhos haverá* ²³, pensava o Conselho Ultramarino. Como consequência, *a não abertura de estradas teve como resultado o desconhecimento de quase toda a capitania.* ²⁴ Assim, até a última metade do século XVIII, as transações comerciais não foram tão significativas entre o litoral espírito-santense e o interior da colônia, uma vez que ainda em 1773 o governo lusitano proibia qualquer pessoa de cruzar o Rio Doce, em ambos os sentidos. ²⁵

Passado o momento de apogeu da mineração, restaram, nas zonas mineradoras, cidades consolidadas, que, mesmo em crise por causa do esgotamento das jazidas de ouro, funcionavam como um atraente mercado consumidor, como era o da capital mineira Vila Rica (hoje Ouro Preto), Diamantina e Mariana. Assim, mesmo após a fase áurea da mineração, as autoridades espírito-santenses mantiveram a intenção de se chegar ao mercado consumidor mineiro.

A preocupação com o isolamento foi combatida por Antônio Pires da Silva Pontes, que governou a capitania entre 1800 e 1804, consolidou os limites territoriais com Minas

²³ OLIVEIRA, José Teixeira. **História do Estado do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1951, p.185.

²⁴ ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Condições da Província do Espírito Santo**: primeiros caminhos de Minas Gerais. (Coleção Almeida Cousin, n.35).Vitória: IHGES, 1999, p.7.

²⁵ VEIGA, José Pedro Xavier da. **Ephemérides mineiras (1664-1897)**. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1897. v. 4, p.232 apud OLIVEIRA, José Teixeira, op.cit., p.244.

Gerais, procurou centralizar as exportações em Vitória, bem como incentivar o povoamento ao norte, para explorar o Rio Doce como a principal forma de comunicação.²⁶ Entretanto, devido às adversidades, seus esforços acabaram sendo em vão.²⁷

Ao transplantar a sede do reino para o Brasil em 1808, D. João demonstrou sua preocupação em *abrir estradas, melhorar as comunicações entre as capitanias e favorecer o povoamento e a doação de sesmarias*.²⁸ O momento tornou-se extremamente favorável para incentivar o comércio interprovincial e propiciar a integração entre as capitanias e unificar o território do Brasil.²⁹ Em relação ao Espírito Santo, *associava claramente a construção de vias de comunicação terrestre com Minas Gerais à necessidade de promover o desenvolvimento comercial entre as duas capitanias e à expansão da fronteira agrícola [...] por meio da ocupação de vastas terras*.³⁰

A partir dessa importante recomendação real, uma série de presidentes de província se empenhou para retirar a província do Espírito Santo do isolamento histórico e do atraso econômico em que se encontrava. Segundo Santos, esses governantes compunham *uma pequena elite de origem administrativa [...] que pôde desenvolver-se no sentido da aquisição de uma incipiente consciência de seus interesses coletivos e de classe forcejando pela sua realização*.³¹

Esses interesses baseavam-se na incrementação do comércio, o qual, nos discursos oficiais, estava intimamente ligada às idéias de “estrada” e de “progresso”. Isso, pois, dar-se-ia pela ligação com as províncias vizinhas, mais, particularmente com Minas Gerais, transformando Vitória numa praça comercial através da centralização das exportações pelo seu porto. Segundo Pontes,

²⁶ SANTOS, Estilque Ferreira dos. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. In: **DIMENSÕES** – Revista de História da UFES. n.17. Vitória: Centro de Ciências Humanas e Naturais – UFES, 2005, p.48-49.

²⁷ As dificuldades principais eram insalubridade, escassa densidade demográfica e falta de recursos. Cf. ROSA, op.cit., p.10, nota 24.

²⁸ BITTENCOURT, Gabriel. **A formação econômica do Espírito Santo (O Roteiro da Industrialização)**. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987, p.58.

²⁹ DIAS, Maria Odília da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTTA, C.G.; 1822: Dimensões. São Paulo: Editora Perspectiva, 1986, p.183.

³⁰ SANTOS, op.cit., p.51

³¹ Ibidem., p.63.

He preciso no entanto a diligencia de dar a direção aos comerciantes das Minas se encaminharem para este Porto [de Vitória]; o que logo que vierem os navios de Europa se consegue, e unindo-se a este Governo o resto da comarca, ou ouvidoria geral, que consta das duas villas, de S. Salvador de Campos e S. João da Praia; porque inda que estão ambas situadas na margem austral do rio parahiba, quando se formou esta comarca do espírito Santo se lhe ajuntarão com os seos districtos, que vão thé o Rio Macahé, [...] e então acudindo aqui os effeitos dos Campos pela facilidade de naveghar da foz do Parahiba para este porto, podem vir carregar nelle doze ou treze navios de alto bordo cada anno, e assim as Minas Geraes acharão pelo concurso dos navios tanto os seus pavimentos, como prompto consumo dos effeitos de que abundão.³²

Assim, Pontes dera origem a um “pensamento político capixaba”, que governantes posteriores tentariam colocar em prática ao longo do século XIX e mesmo do século XX.³³

Seguindo a recomendação real e tendo em vista o fracasso de Pontes, seu sucessor, Manoel Vieira Tovar, que governou a capitania de 1804 a 1812, sugeriu a construção de boas estradas, pois percebeu, influenciado por Francisco Manuel da Cunha, que o Rio Doce não seria uma via de fácil navegação devido, entre outras coisas, à instabilidade de seu curso inferior.³⁴ No entanto, foi Francisco Alberto Rubim, seu sucessor de 1812 a 1819, o responsável pelo início oficial da ligação terrestre entre Espírito Santo e Minas Gerais, através da construção da estrada São Pedro de Alcântara, em 1814, partindo inicialmente de Cachoeiro de Santa Maria, chegando a Ouro Preto.

É importante salientar que, em quase todos os relatórios, havia o registro de verbas gastas com a abertura ou a manutenção de vias. Nos mesmos, era também significativa a estreita ligação entre estrada, comércio e progresso. Podemos sintetizar a sua importância para o período nas palavras de dois presidentes, em períodos distintos. O primeiro, Luiz Antonio Pinheiro, em 1868:

³² Pré-memória do Governador do Espírito Santo, Antônio Pires da Silva Pontes, em 25 de agosto de 1802. In: ESPÍRITO SANTO. Fundação Jones dos Santos Neves. Documentos administrativos coloniais, 1978, vol.2, p.66 apud SANTOS, Estilque Ferreira dos. O território do Espírito Santo no fim da era colonial. In: BITTENCOURT, Gabriel (org.). **Espírito Santo: um painel de nossa história**. Vitória: secretaria de Estado da Cultura e Esporte, 2002, p.183-184

³³ Ibidem, p.63.

³⁴ SANTOS, Estilque Ferreira dos. op.cit., p.50, nota 26.

Das estradas, pois, para assim fallar, nasce e vive o commercio, isto é, a troca e venda de gêneros e mercadorias; do commercio, o amor ao trabalho; do trabalho – nesse paiz – a lavoura; da lavoura, a riqueza; da riqueza, a liberdade; da liberdade [...], o estado prospero e florescente dos povos, e por conseguinte, dos paizes, que habitam.³⁵

E Luiz Eugênio Barbosa, em 1874:

As boas vias de comunicação constituem incontestavelmente um dos mais poderosos instrumentos do progresso do paiz: são, por assim dizer, as artérias por onde a vitalidade, partindo do centro, é levada á periphéria: facilitando a transmissão de providências, promettem á administração pública fazer chegar opportunamente sua acção benefica aos pontos em que se faz necessária: aos productos da lavoura porporcionão facil escoadouro e permuta; o commercio não encontra óbices a seu desenvolvimento e acção civilisadôra: prosperão a riqueza particular e publica, augmenta-se a população, e diffundem-se com rapidez o bem estar, e as luzes, no território dotado de boa viação.³⁶

Percebe-se nitidamente que a idéia de progresso estava intimamente ligada à construção de estradas, uma vez que através delas é que se aumentariam as atividades comerciais, como meio para aumentar a riqueza da população e dos cofres públicos. Essa era a única saída encontrada para retirar a província do marasmo econômico em que se encontrava.

À luz desses documentos, no período de 1843 a 1888, as principais vias de comunicação, na segunda metade do século XIX, eram as estradas. Elas estão presentes de forma destacada em praticamente todos os relatórios governamentais pesquisados do período, a título de manutenção ou construção, geralmente representadas por estradas de chão batido ou até mesmo picadas.³⁷ Enquanto assunto, eram tão relevante que a grande maioria dos presidentes de província destacava um tópico separado para falar sobre esse tópico. Eram raros os que não mencionavam o assunto em seus relatórios.

Essas estradas poderiam ser gerais ou vicinais. As gerais serviam para a intercomunicação com a Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro, ou seja, as províncias vizinhas. Sua construção e manutenção dependiam de recursos do governo imperial. As principais eram a Estrada de Itapemirim, Estrada de São Pedro de Alcântara, Estrada de

³⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1868-1869 (Luiz Antonio Fernandes Pinheiro), **Relatório...** 1869, p.19.

³⁶ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1874 (Luiz Eugênio Barbosa), **Relatório...** 1874, p.19.

³⁷ Atalho estreito aberto no mato a golpes de facão. Cf. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio**: o minidicionário da língua portuguesa. Curitiba: Posigraf, 2000, p.629.

Santa Thereza, Picada de São Mateus à Peçanha e Estrada Geral do Beira-Mar.

Já as estradas vicinais conectavam as regiões interioranas entre si, bem como com as estradas gerais. Tinham como finalidade atender aos interesses tipicamente locais e eram caracterizadas por menor extensão, se comparadas com as estradas gerais, muito mais longas.

1.1. Estradas Interprovinciais

As estradas interprovinciais eram as mais importantes. Em sua maioria, eram estradas gerais, mantidas com recursos do governo geral. Tinham a incumbência de retirar a província do Espírito Santo do marasmo econômico pelo qual passava, interligando-a comercialmente com outras regiões, principalmente Minas Gerais.

A Estrada São Pedro de Alcântara, conhecida vulgarmente como “Estrada de Rubim”, é a mais antiga de todas. Seguia sentido oeste, partindo do Porto da Cachoeira de Santa Maria, atualmente em Santa Leopoldina, em direção a Ouro Preto. Ela foi aberta pelo presidente da província, Francisco Alberto Rubim, em 1814, como uma forma de se estabelecer uma comunicação comercial com a antiga região mineradora, simbolizando o rompimento da rigorosa proibição real advinda do período colonial.

A principal dificuldade de manutenção dessa estrada para Minas Gerais estava relacionada com a falta de tráfego, haja vista que, por volta de 1826, já se encontrava tomada pelos matagais. Nem mesmo o auxílio do governo geral, que de 1840 a 1847 disponibilizou 20 contos de réis para seu reparo, foi capaz de reverter a situação de abandono e pouco tráfego que a caracterizava. O que permaneceu foi a construção de alguns atalhos ³⁸ próximo à região de Santa Isabel, ³⁹ cujos melhoramentos tornaram mais fácil o acesso para a capital, através do Porto Velho. ⁴⁰

A manutenção da estrada realizava-se, geralmente, mediante concessão feita pelo governo provincial a proprietários localizados próximos à via. Como a mão-de-obra era

³⁸ Esses atalhos desviavam da Serra do “Pirão sem Sal”.

³⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861-1862 (José Fernandes da Costa Pereira Junior), **Relatório...** 1861, p.53.

⁴⁰ Localizado em Cariacica, próximo a Vila Velha, às margens da Baía de Vitória, de frente para a capital.

escassa, muitos índios eram incorporados ao trabalho. Mesmo assim, eram constantes as paralisações nas obras por falta de braços, pois, em 1859, a população do Espírito Santo era de apenas 50.000 habitantes.⁴¹ Podemos citar como exemplo o que ocorreu em 1848:

A parte d'essa estrada a cargo do mineiro Cunha estaria hoje de todo concluída, se não fosse por ordem do governo de Minas retirados [...] os Índios que de bom grado havia prestado, para serem empregados nos trabalhos da mesma estrada [...].⁴²

Em relação ao comércio, esse era pequeno com a província mineira. Poucos se aventuravam a sair de lá e cruzar o interior do Espírito Santo para chegar a Vitória. Alguns presidentes de província, como Couto Ferraz, até buscaram estimular o uso da estrada, apresentando-a como não sendo onerosa para os comerciantes que a utilizavam, certamente como forma de estimular o comércio: *Descerão o anno passado algumas [tropas] com toucinho e outros gêneros sem terem encontrado grandes dificuldades e [...] voltou carregada sem que tivesse soffrido o menor prejuízo.*⁴³ Porém, fatos posteriores provariam o contrário, uma vez que poucos anos depois (em 1852) o presidente da província, José Bonifácio D'Azambuja, já buscava uma via alternativa no intuito de substituí-la, fazendo pesadas críticas à essa via, tais como seu péssimo estado e traçado .

O terreno por onde foi tirada, e por onde ainda hoje corre, apesar das grandes sommas gastas, de tão montanhoso que é não se presta á uma estrada ainda soffrivel, sem que se atalhem todos os morros, o que equivale, como fica dicto, a abrir-se nova estrada.⁴⁴

Outros presidentes reiteraram a crítica, caso de Sebastião Nunes, que a caracterizou por subidas defeituosas e lugares alagadiços.⁴⁵ Também fez um diagnóstico, apontando a falta de pastos ao longo da estrada como o problema chave para a baixíssima utilização da mesma. Todavia, mesmo assim considerava-a ainda promissora para o comércio da

⁴¹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.26.

⁴² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1847-1848 (Luiz Pedreira do Coutto Ferraz), **Relatório...** 1848, p.51.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1852 (José Bonifácio Nascentes D'Azambuja), **Relatório...** 1852, p.45.

⁴⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1854-1855 (Sebastião Machado Nunes), **Relatório...** 1855, p.45.

capital, através do seu melhoramento.⁴⁶ Com isso, conclui-se que era quase inexistente, até então, a produção agrícola ao longo do seu traçado⁴⁷, tornando mínimo o seu tráfego. No ano seguinte já se encontrava intransitável, tendo o governo geral novamente destinado uma pequena verba de 1 Conto de Réis (1:000\$000) para solucionar tal problema.⁴⁸

Em 1859, o presidente Pedro Leão Velloso realizou um extenso relatório sobre as estradas da província. Como única saída para essa estrada, conjecturou seu afastamento definitivo da serra “Pirão sem Sal” e a povoação ao longo de sua margem.⁴⁹ No mesmo, são expostos também os gastos dessa estrada em comparação com a Estrada de Santa Thereza, no período de 1841 a 1858. A partir da tabela I.1., é perceptível que, após a criação e durante a construção da Estrada de Santa Thereza, a Estrada de São Pedro tornou-se preterida em relação à nova. Isso aconteceu porque suas verbas tornaram-se mínimas, se comparadas com os anos anteriores bem como se comparada com o que a nova estrada passara a receber.

De 1848 para 1849, período em que o governo geral passou a enviar os recursos para a nova Estrada de Santa Thereza, o valor destinado para a de São Pedro caiu significativamente: de 5:331\$591 (1847-1848) para 294\$651 (1848-1849), ou seja, um valor correspondente a apenas 5% do que fora no período anterior. Se comparados os recursos recebidos por ambas as estradas, percebemos que a verba da São Pedro chegava a apenas a 7% da de Santa Thereza, que era de 4:190\$404. A enorme disparidade entre os gastos do governo geral com as mesmas continuou bem grande, à exceção do período de 1850-1851. No quinquênio seguinte, (1851-1856), a estrada São Pedro recebeu apenas 2:760\$705, correspondente a 16,5% do total recebido pela Santa Thereza, que foi de 16:745\$005.

A partir dos dados analisados, pode-se chegar a uma fácil conclusão de que a “estrada de Rubim” teria passado a receber poucos recursos por pouco ter necessitado, em virtude de um possível bom estado. Hipótese por nós refutada, até porque era alvo de

⁴⁶ O governante não especificou quais melhoramentos seriam necessários.

⁴⁷ À exceção da colônia de Santa Isabel e do Aldeamento Imperial Affonsino.

⁴⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1856-1857 (José Mauricio Fernandes Pereira de Barros), **Relatório...** 1857, p.15.

⁴⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1858-1859 (Pedro Leão Velloso), **Relatório...** 1859, p.46.

constantes críticas nos diversos relatórios, críticas essas relacionadas às necessidades de constantes melhorias no traçado e de reabertura de trechos, fechados pela mata devido ao pouco tráfego. Ou seja, os antigos problemas continuavam a existir.

Assim, o que defendemos é que a grande diferença de gastos no orçamento com a Santa Thereza em relação à São Pedro demonstram que esta última não era mais a via prioritária para se chegar à província mineira, pelo menos aos olhos do governo geral, que enviava os recursos para tais vias. Tornava-se a nova estrada a principal esperança. Isso, pois, constitui-se, a nosso ver, pista importante para concluirmos que realmente a São Pedro era inviável e não cumpria até então o objetivo proposto.

Tabela I.1. Comparação dos gastos entre as estradas de São Pedro de Alcântara e Santa Thereza (1841-1858), em contos de réis.

Exercícios	Estrada S.P. de Alcântara	Estrada de Santa Thereza
1841 – 1842	200\$000	*
1844 – 1845	4:080\$000	*
1845 – 1846	1:787\$169	*
1846 – 1847	13:160\$732	*
1847 – 1848	5:331\$591	*
1848 – 1849	294\$651	4:190\$404
1849 – 1850	389\$312	6:172\$503
1850 – 1851	4:943\$368	5:645\$465
1851 – 1852	331\$060	5:272\$274
1852 – 1853	1:351\$607	4:678\$500
1853 – 1854	858\$638	3:074\$831
1855 – 1856	219\$400	3:719\$400
1856 – 1857	*	6:212\$593
1857 – 1858	1:022\$800	6:768\$338
Total Gasto	34:211\$416	50:340\$757

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.45-46.

A década de 1860 foi a última em que essa estrada apareceu com certa importância nos relatórios oficiais, demonstrando assim a sua inutilidade, principalmente a partir de Santa Izabel até os limites com Minas Gerais. Em 1861, o presidente Costa Pereira afirmava que

O seu estado actual não é mais lizongeiro. A somma superior a 50 contos de reis que com ella gastarão os cofres gerais é hoje inteiramente improductiva. Abandonnada, quase sem tranzito, existe apenas como huma triste decepção e quando muito um apello para o futuro.⁵⁰

Mais moderado no ano seguinte, propôs explorações para o melhoramento da mesma e apontou, como seus antecessores, o povoamento das regiões por onde seu passava como única alternativa para o seu desenvolvimento.⁵¹

Havia, por outro lado, governantes que insistiam em dar maior relevância à essa estrada, como disse em seu relatório o presidente Fleury, em 1863: *A meu ver a Estrada de São Pedro de Alcantara tem sobre as outras a vantagem de facilitar a população mineira a comunicação com esta capital, servindo ao mesmo tempo á importante colônia de Santa Izabel*⁵², e reiterou o seu sucessor, Pindahyba de Mattos: [...] *pretendo aproveitar em melhoramentos da estrada de São Pedro de Alcantara, de cuja realização depende, a meu ver, o futuro d'esta província, que por essa estrada se comunicará mais facilmente com a de Minas* [...] ⁵³. Porém, em 1868, a realidade era outra, segundo o presidente Luis Antonio Pinheiro:

É tão grande a falta de comunicação na província, que si não fossem os rios navegáveis, essas estradas naturaes, que a cortam em algum ponto, as suas povoações estariam, por assim dizer, completamente seqüestradas umas das outras, pois as estradas existentes são quase intransitáveis.⁵⁴

Dessa forma, a estrada passou a gerar desconfiança por parte de alguns governantes, no que diz respeito à sua eficácia, mesmo quando convencidos da necessidade de recursos para a sua reforma. Foi o caso do presidente Antonio Dias Leme, em 1870:

⁵⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 - 1862 (José Fernandes da Costa Pereira Junior), **Relatório...** 1862, p.54.

⁵¹ Ibidem, p.77.

⁵² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1863 (André Augusto de Paula Fleury), **Relatório...** 1863, p.22.

⁵³ ESPÍRITO SANTO (Província) Vice - presidente, 1863 - 1864 (Eduardo Pindahyba de Mattos), **Relatório...** 1864, p.33.

⁵⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1868-1869 (Luis Antonio Fernandes Pinheiro), **Relatório...** 1868, p.18.

Logo que cheguei a provincia fallaram-me [...] como de grande vantagem para o commercio da Victoria, porque por ella devia descer a producção do Rio Pardo, que me diziam ser avultada por muitos effeitos da provincia de Minas; mas senti repugnancia em concordar com estas ideias e nem me convencia desta risonha perspectiva [...].⁵⁵

Como os recursos aplicados tornavam-se infrutíferos, no ano de 1871, o Governo Imperial em aviso de 14 de agosto último, respondeu-me [ao presidente da província Francisco Correa] que não podia attender, por ora ao meu pedido, não só porque fallecem-lhe os meios de julgar das vantagens daquela via de communicações [...] ⁵⁶, ou seja, não acreditava na prosperidade da via, pelo menos por hora, elencando outras prioridades para o envio de verbas. Assim, mesmo quando eram enviadas, pouco podia se fazer, pois eram escassas. ⁵⁷

A partir de meados da década de 1870, os governantes “esqueceram-na” em seus relatórios, inclusive quanto às críticas. Certamente sua importância tornara-se mínima, pois as autoridades provinciais não demonstravam mais o incessante interesse em sua reforma ou reabertura.

Entretanto, só não ficou totalmente olvidada por causa da construção de um ramal que se originaria em Santa Izabel e terminaria em Guarapari, com o interesse de que por ali se escoasse também a produção cafeeira dessa colônia. E, com um auxílio de 18:714\$297 do governo imperial, a obra se iniciou em 1875, tornando-se um prolongamento do trecho que seguia para Minas Gerais. ⁵⁸

É importante salientar que o Aldeamento Imperial Afonsino é outra prova contundente do estado de abandono bem como do “fracasso” da estrada. Criado na região de Castelo em 1845 para o acultramento de índios e localizando-se à margem da estrada, próximo à divisa com Minas Gerais ⁵⁹, em 1861 mostrava-se decadente com menos de 20 índios e uma insignificante agricultura de subsistência. ⁶⁰ Certamente, o pouco movimento da estrada teve peso significativo para a quase extinção da localidade.

⁵⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1870 (Antonio Dias Paes Leme), **Relatório...** 1870, p.12.

⁵⁶ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1871 (Francisco Ferreira Correa), **Relatório...** 1871, p.86.

⁵⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1872 (Antonio Gabriel de Paula Fonseca), **Relatório...** 1872, p.15.

⁵⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1874 (Luiz Eugenio Horta Barbosa), **Relatório...** 1874, p.20.

⁵⁹ Particularmente na região de Castelo. Cf. SANTOS, op.cit., p.52.

⁶⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit, p.86.

As regiões próximas à colônia de Santa Izabel foram as únicas com considerável produção ao longo dessa via, particularmente cafeeira. Porém, boa parte do que era produzido não passava por essa estrada, mas sim por outras, que terminavam no porto de Cachoeiro de Santa Maria, sendo trazido por esse rio para Vitória. O comércio do Espírito Santo com Minas Gerais, portanto, não conseguiu se desenvolver por essa estrada, que ficou ainda mais marginalizada com o advento das estradas de ferro, a partir da década de 1880. Assim, quanto à ligação com Minas Gerais, a “estrada do Rubim” não cumpriu o seu papel proposto, mesmo após completar seis décadas de existência (1814-1874).

A *Estrada de Santa Thereza*, por sua vez, partia da Vila da Serra, indo a sentido noroeste, chegando até Cuieté e Natividade, em Minas Gerais, percorrendo aproximadamente 23 léguas (138 km). Sua finalidade era escoar a produção dessas localidades, bem como de Itabira, pelo porto de Vitória.⁶¹ Sua construção se iniciou em 1848, com a abertura de uma picada que ligasse o Espírito Santo a Cuieté. No ano seguinte a picada ficou pronta, saindo da primeira cachoeira do Rio Santa Maria. A partir daí, iniciou-se a abertura da estrada, ou seja, o alargamento da picada.⁶² Em 1850, como se percebeu que o acesso ao início da estrada pelos habitantes da capital não era muito fácil, foi o mesmo transferido para a Vila da Serra, passando por trechos mais planos, o que facilitou a comunicação com a sede da província.⁶³ De Vitória a essa vila havia uma estrada, tornando o acesso à Santa Thereza muito mais fácil do que navegar pela Baía de Vitória e adentrar o Rio Santa Maria.

Mesmo após um período de construção alternando-se com outro de paralisação das obras, como em 1854, a estrada obteve certa qualidade, sendo elogiada no relatório de 1855: *He pois essa estrada presentemente um bom caminho para tropeiros, e com proporções para vir a ser uma excellente estrada quando convenientemente melhorado, podendo-se adaptal-o em grande parte ao serviço de carro [...]*.⁶⁴ A quantia de dinheiro demandada tornou-se maior do que a gasta com a São Pedro, desde o primeiro

⁶¹ Ibidem, p.55

⁶² ESPÍRITO SANTO (Província) Vice - presidente, 1848 (José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim), **Relatório...** 1848, p.9.

⁶³ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1850-1851 (Filippe José Pereira Leal), **Relatório...** 1850, p.27.

⁶⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Nunes), op.cit., p.47.

ano de sua construção, como mostrou a tabela I.1. Porém, parecia estar fadada ao fracasso, assim como a estrada de São Pedro. As palavras de otimismo foram logo substituídas por constatações desanimadoras: *Tem já consumido cerca de 40 contos, e sua existência é apenas formal; e, apesar de todos os esforços e dos melhores desejos que empreguei, não pude, mas talvez o possa V. Ex., fazer desaparecer semelhante estado de coisas.* ⁶⁵ [grifo nosso]. Como se pode notar, a expressão “apenas formal” foi a forma encontrada pelo presidente José Mauricio de Barros para retratar a inexistência dessa via na prática, ou melhor, a sua não utilização, conforme almejada ao ser planejada e construída.

Em 1859, segundo ano após a conclusão das obras, a referida estrada foi considerada intransitável pelo presidente Pedro Velloso ⁶⁶, e, quatro anos depois, o único transporte regular era a produção agrícola dos pequenos lavradores que habitavam a região entre o Rio Crubixá (hoje no município de Santa Leopoldina) e o Rio Timbuí (hoje no município de Santa Teresa) até a Vila da Serra. ⁶⁷

Embora com um percurso mais regular e mais plano do que a estrada São Pedro de Alcântara, a estrada de Santa Thereza também não conseguiu estreitar de forma significativa os laços comerciais com Minas Gerais, por motivos que muito se assemelham aos da outra via: além de atravessar regiões inabitadas no Espírito Santo, os pontos da província de Minas, onde vai ter não possuem população numerosa que dê lugar a trânsito freqüente e o transporte de gêneros. ⁶⁸

Em 1871, nada havia mudado. Continuava sendo pouco utilizada, tornando-se infrutíferos os seus dispêndios, exemplificado nas palavras do engenheiro Eugenio de la Martinière:

Realmente nada há mais contristador do que o estado da estrada de Santa Thereza, e se juntar-se a isso o nenhum prestígio que ella tem para estabelecer a desejada comunicação desta província e a de Minas, se chegará a evidencia, que muito mal tem sido empregadas, as quantias gastas com semelhante estrada. ⁶⁹

⁶⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Barros), op.cit., p.17.

⁶⁶ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.46.

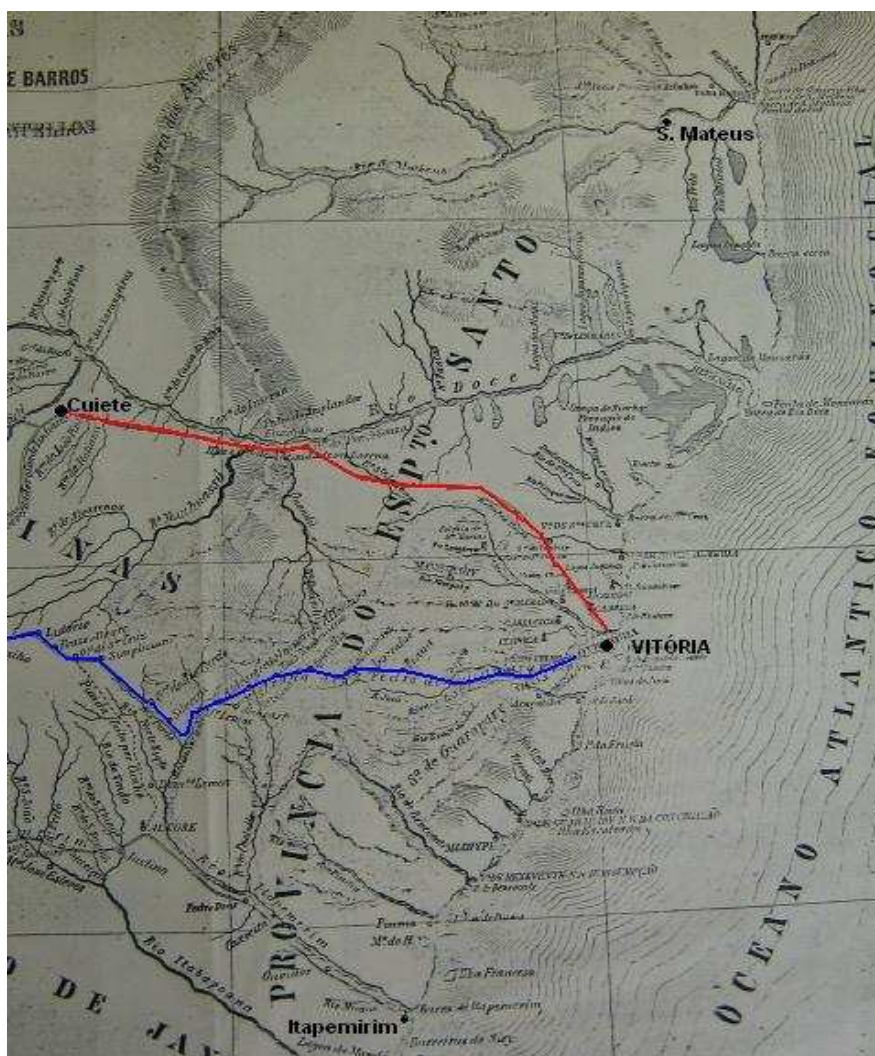
⁶⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit., p.56.

⁶⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1862 (Pereira Junior), op.cit., p.77.

⁶⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1871 (Correa), op.cit., p.88.

O único trecho no qual havia fluxo de pessoas continuava a ser entre a Vila da Serra e a região próxima aos rios Timbuí e Crubixá. Daí até o interior, praticamente não havia estabelecimentos: [...] *daqui (do Crubixá) em diante, na distancia de 12 léguas até a Lage, encontra-se sómente a pequena situação do mineiro José Barbosa Coura, que é o único habitante a quem pode ser útil a estrada.*⁷⁰

Mapa I.1 - ESTRADAS DE SANTA THEREZA E DE SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA



Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província). Carta da Província do Espírito Santo com a parte da província de Minas que lhe está adjacente organizada por ordem do Exm. Sr. Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, presidente da mesma província pelo 1º Tenente d'Engenheiros João José de Sepúlveda e Vasconcellos. Lith. Imperial de Rhensburg, 1856.

Nota: em vermelho encontra-se a Estrada de Santa Thereza, e em azul a de São Pedro de Alcântara.

⁷⁰ Ibidem, p.89.

A viagem até a Vila da Serra pelos mineiros tornava-se uma aventura para poucos corajosos e muito onerosa para aqueles que a fizessem no intuito de comerciar. Conseqüentemente, os que habitavam a região por onde passava a estrada *preferem comunicar-se com a villa de Linhares, para onde, com mais facilidade e muito menos dispendio, mandão e recebem generos pelo Rio Doce.*⁷¹ A solução encontrada, mas que não se resolveria a curto prazo, foi a medição e a venda de terras às margens da estrada.

A partir de meados da década de 1870, essa estrada poucas vezes apareceu nos relatórios oficiais. Algumas vezes apenas a título de manutenção, mas sem ganhar o lugar destacado de outrora. O destaque passou a ser as vias férreas, prova de que as estradas de chão não alcançaram os objetivos estipulados, o que não impedia, porém, a abertura de novas vias.

Outra via de considerável relevância foi a *Picada de São Mateus à Peçanha*, a qual surgiu da necessidade de comunicação entre a Vila de São Mateus e Minas Gerais, anseio antigo dos governantes. Tanto em 1848⁷², como em 1853⁷³, esses mostravam-se interessados na abertura de uma estrada que cortasse todo o norte da província. O objetivo era obviamente ligar o comércio mineiro a essa importante vila, buscando sua prosperidade comercial.

Em 1854 começaram os trabalhos e, mesmo longe de ficar pronta, já era considerada de extrema relevância para a província. *A estrada de S. Pedro d'Alcantara, a de Santa Thereza, e essa outra que se projecta no municipio de São Matheus, são as principaes, de que a provincia tem uma necessidade imperiosa [...]*⁷⁴ [grifo nosso]. Porém, só em 1871 a picada alcançou o destino traçado, chegando ao Serro, Conceição e Diamantina, através de uma abertura realizada por iniciativa de um rico fazendeiro de São Mateus, o major Rodrigues da Cunha.⁷⁵

⁷¹ Ibidem.

⁷² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Ferraz), op.cit., p.42.

⁷³ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1853 (Evaristo Ladislau e Silva), **Relatório...** 1853, p.37.

⁷⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Nunes), op.cit., p.43.

⁷⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p.90.

O desejo de se transformar a picada em estrada foi manifestado pelo presidente Luiz Eugenio Barbosa, em 1874.⁷⁶ Porém, fora o gasto de 6:000\$000 com ela, apresentado no relatório de 1880⁷⁷, não houve mais menção nos demais, o que demonstra que deixou de ser pauta relevante para as autoridades provinciais, caindo no esquecimento, o que nos remete à conclusão de que também não teve peso significativo para a província.

Outra picada, a de Santa Clara, foi criada com o mesmo intuito, no ano de 1857. Essa, entroncando-se na estrada que vai de Santa Clara até Filadélfia (hoje Teófilo Otoni) e, mais adiante, na estrada geral que ligava o Rio de Janeiro à Bahia, em território mineiro. Sua função também era a de ligar a Vila de São Mateus ao mercado de Minas Gerais. Porém, até 1859, servia apenas para o tráfego de algumas boiadas.⁷⁸ Todavia, assim como as demais, passava por regiões desertas, fator crucial para a ausência de um tráfego constante. Em 1861, não oferecia nenhum trânsito regular nem expectativas de tal anseio, pelo menos a curto prazo: [...] *nem poderá prestar utilidade senão em epocha mais remota, quando a população affluir mais para o centro do território de São Mateus.*⁷⁹ Ainda em 1871, não passava de uma picada, embora o presidente Antonio Gabriel Fonseca⁸⁰ tivesse manifestado interesse em transformá-la em estrada. Porém, esse anseio – bem como a picada – foram “esquecidos” nos relatórios posteriores, demonstrando o desinteresse dos governantes a partir de então.

A Estrada de Itapemirim a Minas Gerais também foi idealizada com o mesmo intuito das anteriores. Criada no fim da década de 1830, pelo Capitão-mor Manoel José Vianna, ainda como uma simples forma de picada, ela partia de Itapemirim, vila localizada na foz do rio de mesmo nome, ao sul da província do Espírito Santo, passando pela então vila de São Pedro do Cachoeiro de Itapemirim e pelo Arraial de Alegre, chegando até Ouro Preto, então capital de Minas Gerais, percorrendo um total de 72 léguas (432 km). Tornando-se estrada, passou a escoar a produção cafeeira do interior da província, principalmente Alegre e Veado (Guaçuí).

⁷⁶ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Barbosa), op.cit., p.22.

⁷⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1879-1880 (Eliseu de Souza Martins), **Relatório...** 1880, p.10.

⁷⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.46.

⁷⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit., p.57.

⁸⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Fonseca), op.cit., p.15.

No final dos anos de 1840, já caracterizada como tal, despertou o interesse das autoridades públicas para a sua melhoria, uma vez que seu péssimo estado dificultava a descida de tropas carregadas e boiadas que por ela passavam.⁸¹ O movimento de mineiros era considerável, principalmente se comparado com o das estradas localizadas ao centro e ao norte da província: São Pedro de Alcântara e Santa Thereza. Era considerável também a presença dos mesmos ao longo da estrada próximo ao rio Castelo. Esse movimento vinha desde o período colonial, momento em que foram atraídos pela fertilidade do solo da região. Fator esse, pois, crucial para que recebesse mais trânsito do que as outras que se comunicavam com Minas Gerais, porém, uma comunicação ainda longe da idealizada pelos governantes.⁸²

Seu traçado era um pouco mais simples (embora cortasse algumas montanhas) e seu estado de conservação também se encontrava melhor do que as demais: [...] *reconheci que era a menos imperfeita de todas as que existem*, afirmava Leão Velloso, em 1859. Porém, ambicionava-se ampliar seu fluxo, tornando-a transitável em todas as estações, em prol do crescimento econômico de Cachoeiro.⁸³ Para Costa Pereira, seu melhoramento era crucial para fomentar a emigração de mineiros para a região sul do Espírito Santo⁸⁴, que, embora fosse pequena, era significativa para uma província pouco habitada, estimada em 60.702 habitantes, em 1862.⁸⁵

No entanto, havia dificuldades que preocupavam as autoridades. A sua continuação, que ligava Cachoeiro à Vila de Itapemirim, constantemente encontrava-se em mau estado, tornando essa vila um local de difícil acesso e a estrada menos atraente do que se aspirava. Vale ressaltar que esse trecho era relevante, pois por ele se chegava ao porto de Itapemirim. Essas dificuldades, contudo, não eram suficientes para arrefecer as esperanças do aumento do comércio entre as duas províncias:

⁸¹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Ferraz), op.cit., p.48.

⁸² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p.94.

⁸³ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., apenso J, p.1.

⁸⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit., p.59.

⁸⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1862 (Pereira Junior), op.cit., p.62.

Não espero por ella sejam transportados os gêneros da lavoura Mineira muito além dos limites desta provincia. A extensão do caminho, e a circumstancia de não ser a barra de Itapemirim de fácil acesso devem desiludir-nos. Como porém sejam excelentes os terrenos do Veado, São Pedro de Rates, Alegre e Cachoeira, torna-se esta estrada de extrema utilidade e de tranzito freqüente porque a emigração Mineira e Vassourense afflue para ali fundando grandes e rendosos estabelecimentos agricolas.⁸⁶

Na década de 1870, essa via continuava a receber extrema atenção dos governantes, por causa da sua importância. Mas, devido ao seu *status* de estrada geral e a sua grande extensão, dependia sempre do governo imperial para sua manutenção. [...] *por sua natureza, eu considerei como estrada geral, e neste sentido representei ao Governo Imperial, pedindo consignação de verba para auxiliar o cofre da província [...]*.⁸⁷

Ressalta-se que a atenção para com ela tinha justificativa, posto que estava próxima a uma zona extremamente fértil, de crescente produção cafeeira, entre os rios Itapemirim e Itabapoama, ademais de possuir um contingente populacional maior em relação às outras regiões da província. Dentre outras vantagens, em 1873, Francisco Correa apontava que

[...] a estrada de Itapemirim á Minas é a que mais provaveis e mais proximas vantagens augura a esta provincia: uma das mais rectas, prendendo-se ás vias de comunicação que vão até Ouro Preto; atravessando terrenos uberrimos; tendo em toda sua extensão e a curtas distancias importantes estabelecimentos ruraes; reune ella incontestavelmente as mais favoraveis condições para que, desde já, a aproveitemos em beneficio da lavoura, em beneficio do commercio, em beneficio em fim das rendas publicas, que assim serão melhor arrecadadas, diminuídas as causas que afugentão a exportação daquellas localidades e mais avultarão pela natural e crescente emigração de fazendeiros que para alli afluirão, como até agora levados pelas vantagens que se lhes autolherem.⁸⁸

A partir da década de 1880, assim como as estradas gerais anteriores, a Estrada de Itapemirim não recebeu nenhum destaque nos relatórios provinciais, embora não tenha deixado de existir, o que nos remete a concluir que também não foi suficiente para resolver o problema do isolamento da província, embora tenha contribuído para tal.

A *Estrada Geral do Beira Mar*, por outro lado, era a mais precária de todas. Seu trajeto acompanhava o mar, ligando o sul ao norte da província do Espírito Santo. Na pratica,

⁸⁶ Ibidem, p.78.

⁸⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Leme), op.cit., p.11.

⁸⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p. 94-95.

essa via comunicava o município de São Mateus à capital, uma vez que a comunicação entre Vitória e Itapemirim era praticamente inexistente. Seu trajeto nem sequer aparecia nos principais mapas da província e, se havia algum trecho de relevância econômica, esse certamente era o que ligava Vitória à Vila da Serra, pois era por lá que os produtos agrícolas chegavam à sede da província.

Em seu relatório, no ano de 1862, Costa Pereira insistia na necessidade de se construir uma nova via ligando Vitória à Itapemirim, pois

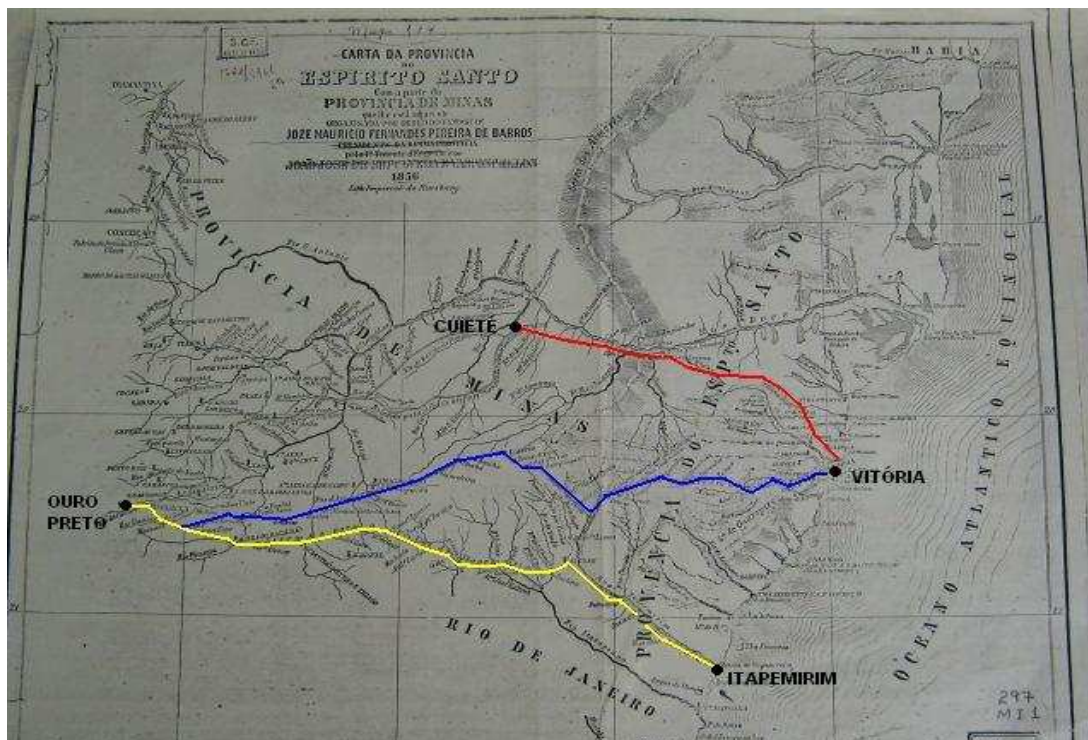
[...] é com maior dificuldade, encommodos e ás vezes, até perigos, que se viaja da Victoria a Itapemirim. O caminho é quasi todo á beira mar e interrompido pelos rios Jucu, Guarapary, Benevente, Piúma e Itapemirim sobre os quaes não existe pontes, realizando-se a passagem em canoas pequenas, mal seguras, e igualmente mal tripuladas.⁸⁹

É importante destacar que a maré cheia também afetava seus trechos, tornando o trajeto ainda mais difícil. Logo, acabou sendo pouco atrativa para os interesses dos presidentes: *Pouco tenho que dizer a respeito da estrada do Beira-mar, que, para fallar a verdade, existe quase inteiramente feita pela natureza, achando-se collocada em praias, em varios logares intransitavel no momento da maré [...].*⁹⁰

⁸⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1862 (Pereira Junior), op.cit., p.78.

⁹⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit. apenso J, p.3.

Mapa I.2 - ESTRADAS DE SANTA THEREZA, SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA E DE ITAPEMIRIM A OURO PRETO



Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província). **Carta da Província do Espírito Santo com a parte da província de Minas que lhe está adjacente organizada por ordem do Exm. Sr. Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, presidente da mesma província pelo 1º Tenente d'Engenheiros João José de Sepúlveda e Vasconcellos.** Lith. Imperial de Rhensburg, 1856.

Nota: em vermelho encontra-se a Estrada de Santa Thereza, em azul a de São Pedro de Alcântara e em amarelo a Estrada de Itapemirim a Ouro Preto.

1.2. Estradas Vicinais

As estradas vicinais eram de interesse e cuidados unicamente dos cofres provinciais, uma vez que se localizavam apenas dentro da província. Serviam para escoar a produção da região por onde passavam. Muitas delas foram criadas em decorrência da imigração⁹¹, com o intuito de escoar a produção cafeeira dos núcleos coloniais, bem como aproximá-los dos centros mais populosos, principalmente de Vitória e Cachoeiro de Itapemirim. Outro fato relevante era o de que “proporcionaria trabalho ao imigrante, aumentaria o valor das terras e concorreria para o estabelecimento da pequena lavoura, que não poderia ficar isolada dos mercados”.⁹²

⁹¹ Tanto de alemães chegados entre 1845 e 1880, quanto os italianos que chegaram a partir de 1874.

⁹² BRASIL (Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas) Ministro. 1876 (Tomaz José Coelho de Almeida). Relatório, 1876. p.408 apud Bittencourt, Gabriel. **Café e modernização** (o Espírito Santo

Além de serem usadas para o escoamento da produção cafeeira, muitas dessas estradas foram criadas para facilitar o acesso do imigrante à terra, a partir da segunda metade do século XIX, dentro de um pensamento que consistia em criar vias de comunicação para melhorar o acesso às colônias mais antigas, Santa Izabel (1847), Rio Novo (1855), Santa Leopoldina (1857) e Castelo (1880), aproximando-as dos centros mais populosos⁹³, pois *à proporção que se foi efetivando a ocupação do solo pelo imigrante, simultaneamente ao crescimento da produção cafeeira, foram sendo viabilizadas as estradas para o fluxo contínuo da produção [agrícola]*.⁹⁴

No entanto, por se tratar de uma ilha, poucas eram as estradas que comunicavam o interior com Vitória. Até mesmo de municípios vizinhos, como Vila Velha, era difícil o acesso à capital⁹⁵, afinal

Tendo sido algumas representações á presidência á respeito da dificuldade da passagem de pessoas e animaes da Capital para a Vila do Espírito Santo [Vila Velha], por quanto o lugar em que hoje se effectua, em frente á Pedra D'Agua [Penedo], não só a torna muito perigosa pela largura do braço de mar, mas ainda dispendiosa pelo monopólio que se faz, do transporte de viandantes que do sul da provincia se dirigem á Capital [...].⁹⁶

Apesar de estar constantemente em mau estado, a estrada que de fato chegava à capital, ligando-a à Vila da Serra, bem como a todo o norte da província, inclusive à estrada de Santa Thereza, passava por Queimados, Carapina e Maruípe. Entretanto, era grande a sua importância, pois era *por onde transita a maior parte dos gêneros, que abastecem o mercado desta cidade [Vitória]*.⁹⁷

Já em 1859, era nítido o seu isolamento em relação às demais regiões da província, à exceção da Vila da Serra. *Esta capital não offerece mercado a mais do que a seu municipio, e ao da Serra: rasão, porque, além de outras, seu commercio não ha crescido*.⁹⁸ Praticamente não havia comércio nem mesmo com as vilas vizinhas, muito

no século XIX). Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987. p.78.

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Notem que a Ponte Florentino Avidos, ligando a Capital ao continente, em Vila do Espírito Santo (Vila Velha), teve sua construção iniciada apenas em 1927, sendo inaugurada em 1928.

⁹⁶ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1866-1867 (Alexandre Rodrigues da Silva Chaves), **Relatório...** 1866. p.22.

⁹⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1868-1869 (Luiz Antonio Fernandes Pinheiro), **Relatório...** 1869. p.18.

⁹⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.45.

menos com principais da província. A única comunicação, denunciada por Leão Velloso, era por questões administrativas, conforme a citação abaixo:

É pela costa que se comunicação as diversas villas da província com a capital, em satisfação de necessidades meramente administrativas, porque, quanto as industriaes, não ha de mister que aqui venhão, cada uma tem seu porto, donde se comunicação com o Rio de Janeiro.⁹⁹ [grifo nosso]

As vilas de São Mateus e Itapemirim, que centralizavam a produção das suas respectivas regiões para a exportação, comercializavam diretamente com o Rio de Janeiro. Assim, as respectivas zonas produtoras polarizadas por ambas as vilas não mantinham vínculo comercial entre si e muito menos com Vitória.¹⁰⁰ Fato preocupante para a capital, pois a partir de 1870 passaram a responder por mais da metade de toda a produção e exportação da província, valor esse que cresceu até o fim da década de 1880.¹⁰¹

Salienta-se, ainda, que esforços foram feitos para interligar essas regiões, como exemplo, o projeto de uma estrada de Vitória a Itapemirim, feito em 1862, que constituiria parte da estrada Beira-Mar. Porém, em 1866, a efetiva ligação dessas duas localidades não passava de um anseio.¹⁰²

A partir de 1874 passou a ser construída uma importante estrada ligando a Capital ao Porto do Cachoeiro de Santa Maria (Estrada Costa Pereira), no intuito de escoar a produção cafeeira da colônia de Santa Leopoldina, a qual era o centro exportador da produção de toda a região central.

Até então, esse transporte era feito unicamente por navegação pelo Rio Santa Maria, que deságua na baía de Vitória, chegando diretamente ao porto da capital, como podemos notar nas fotos nº1 e nº2. Fundada em 1857, essa colônia já exportava 50 mil

⁹⁹ Ibidem.

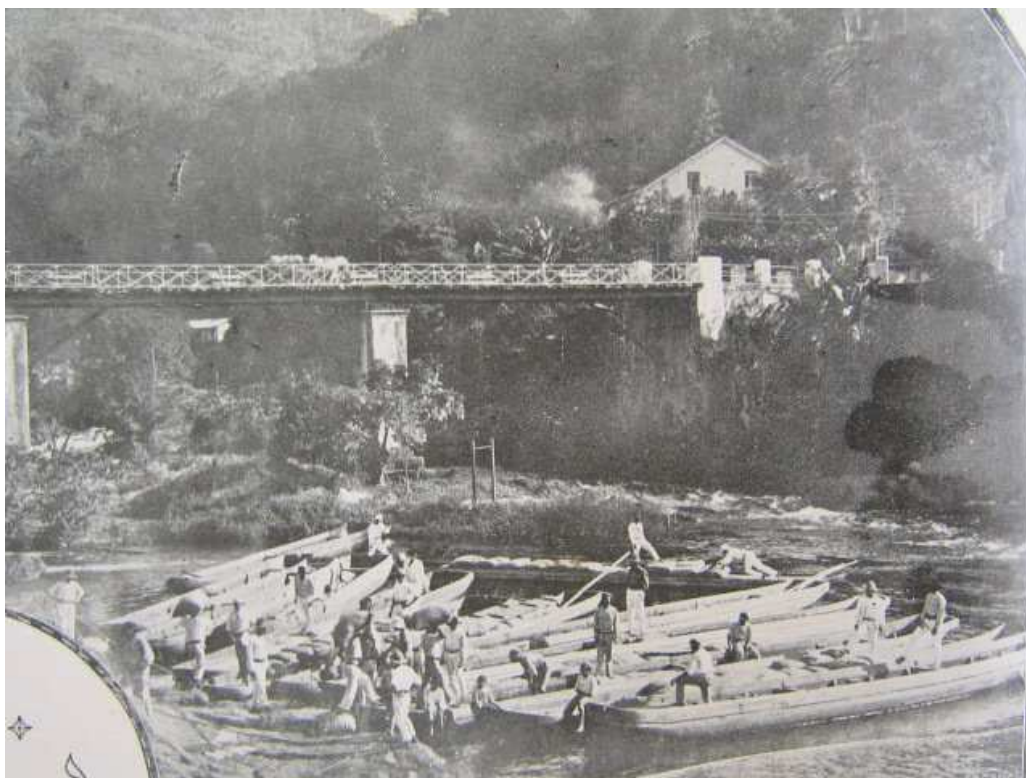
¹⁰⁰ SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarzo. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória: CODESA/UFES, 1984.p.11-12.

¹⁰¹ TAUNAY, Affonso. **História do café no Brasil**. Rio de Janeiro, DNC, 1943, no Brasil Imperial (1822-1889). Vol.III, Tomo I e Vol. IV, Tomo IV apud ROCHA, Haroldo Correa; COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930**. Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983. p.26.

¹⁰² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1862 (Pereira Junior) Op.cit. p.78; ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Chaves), op.cit., p.21.

arrobas de café, no ano de 1873 ¹⁰³, tornando atraente uma ligação por via terrestre que pudesse escoar sua produção mais facilmente para Vitória. Além disso, ao porto de Cachoeiro de Santa Leopoldina convergiam importantes estradas, tornando-o escoadouro da produção cafeeira das colônias próximas. Eram elas: a estrada do Ribeirão do Crubixá (que percorria os centros denominados Bragança e Califórnia); a de Santa Isabel (que se entroncava com a estrada São Pedro de Alcântara); a do Ribeirão dos Pardos (que passava pela localidade de Luxemburgo); a que se dirigia ao Baixo Timbuí (e se entroncava com a de Santa Thereza, seguindo para Minas Gerais). Logo, era imprescindível uma comunicação mais fácil para escoar a maior quantidade possível de café pelo porto de Vitória.

FOTO Nº1 – Vista do Porto do Cachoeiro de Santa Leopoldina



Fonte: **O ESTADO do Espírito Santo**: obra de propaganda geral. Rio de Janeiro: Typ. Henrique Velho & Comp., 1924.p.74.

¹⁰³ Relatórios do Ministério da Agricultura de 1878 e 1879 apud ROCHA, Gilda. **Imigração estrangeira no Espírito Santo**. Vitória: [s.n.], 2000. p.92.

FOTO N°2 – Transporte de café pelo Rio Santa Maria, em direção a Vitória



Fonte: Ibidem.p.52.

Todavia, seu traçado era difícil, exigindo muitos gastos, estimando-se, em 1875, um total de 250:000\$000 até o fim das obras ¹⁰⁴, ocasionando o corte na subvenção por parte do Ministério da Agricultura, no ano seguinte. Logo, o transporte pelo rio permaneceu mais viável e a estrada ficou quase abandonada. ¹⁰⁵ Isso, pois [...] *muito diminuto é o serviço que ella é destinada a prestar, pois que nem um meio de transporte podendo competir com o feito por agua de que gosa o porto de Cachoeiro sómente poderá servir para a viação ligeira e transporte entre pontos intermediários.* ¹⁰⁶

Em meados da década de 1880, Vitória ainda mostrava-se isolada de seu interior, não apenas pela limitada comunicação viária, como também devido às péssimas condições

¹⁰⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1875-1876 (Domingos Monteiro Peixoto), **Relatório...** 1875. p.56.

¹⁰⁵ Relatório de obras públicas, p. 3 apud ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1885-1886 (Antonio Joaquim Rodrigues), **Relatório...** 1886. [página sem numeração].

¹⁰⁶ Relatório apresentado pelo Engenheiro Pedro de Albuquerque Rodrigues em agosto de 1875. p.2 apud ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Peixoto), op.cit. [página sem numeração].

das estradas existentes. Em 1881, o presidente Marcellino Tostes, baseado no relatório de um de seus inspetores, mandou aumentar a quantidade de verba para solucionar tal problema.¹⁰⁷ No entanto, pouca coisa conseguiu mudar nos cinco anos seguintes, como é possível observar em parte de um relatório:

[...] tenho recebido constantemente reclamações de todos os pontos da província, sobre o mau estado dessas estradas [estradas de rodagem que partem da capital para o norte, o sul e o centro da província] e de suas bifurcações e ramificações. Todas ellas precizão de uma fiscalização rigorosa. – Todas ellas ressentem-se da falta de pontes, pontilhões, aterros, boeiros, nivellamentos, melhoramentos esses imprescindiveis para uma boa estrada de rodagem.¹⁰⁸

Salienta-se que, por ter sido responsável apenas pela exportação da região central, Vitória pouco se desenvolveu, constituindo-se como uma pequena zona urbana, com predominância do seu lado burocrático. Era apenas o centro político da província, não o econômico. Cachoeiro de Itapemirim, então recém emancipada de Itapemirim, tomou-lhe a primazia, passando a ser o pólo centralizador da produção de toda a região sul da província, a maior da província. Como agravante, toda a produção concentrada lá era exportada diretamente para o Rio de Janeiro, ficando Vitória à margem desse importante comércio e de seu respectivo lucro.¹⁰⁹

Outras estradas mais curtas, que não possuíam relação direta com a capital, também eram relevantes para a economia local. Na região norte, dentre as principais estradas, encontrava-se a Estrada de Santo Amaro, criada em 1848, ligando São Mateus à Barra de São Mateus (hoje Conceição da Barra). Ambas as vilas tinham como destaque a produção de farinha de mandioca, chegando a exportar em alqueires 91.620 e 81.900, respectivamente, no ano de 1852.¹¹⁰ Porém, foi suplantada pela Estrada dos Comboios, ligando essas mesmas localidades, mas que também acabou não vingando devido ao mato e ao terreno atoladiço.¹¹¹

Na região central, as principais estradas vicinais, criadas em consequência da imigração,

¹⁰⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1881-1882 (Marcellino de Assis Tostes), **Relatório...** 1881. p.36.

¹⁰⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1885-1886 (Antonio Joaquim Rodrigues), **Relatório...** 1885. Anexo D, p.60.

¹⁰⁹ CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira. **O novo arrabalde**. Vitória: Prefeitura Municipal, 1996. p.122.

¹¹⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (D’Azambuja), op.cit., mapa 7.

¹¹¹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit. p.84.

não atendiam economicamente às necessidades provinciais. Como visto acima, havia a necessidade de criar novas vias para escoar a produção das colônias, aproximando-as dos centros populosos e principalmente dos portos. Tal comunicação se dava através da Estrada de Benevente à Santa Izabel e da Estrada Costa Pereira, ligando Vitória à Santa Leopoldina.

Por fim, na região sul, economicamente mais próspera, eram mais relevantes as estradas do Cachoeiro do Itabapoana, de Cachoeiro de Itapemirim à Castelo, de Cachoeiro à foz do Rio Pardo, de Fruteiras (Castelo) ao Itabapoana e de Alegre à Veado (Guaçuí), todas cortando as regiões produtoras de café entre os rios Itabapoana e Itapemirim.

Tratando-se de infra-estrutura viária no Espírito Santo do século XIX, podemos dizer que a situação era precária e que as estradas existentes receberam duras críticas dos governantes provinciais no que diz respeito às suas condições, como provaram os Relatórios Provinciais dos anos de 1843 e 1885. No primeiro, o presidente Wenceslau Bello dizia sobre o mau estado das mesmas, e a necessidade de pontes e aterros.¹¹² Quatro décadas depois, críticas semelhantes ainda eram feitas, pois, para o presidente Antonio Rodrigues, *todas ellas ressentem-se da falta de pontes, pontilhões, aterros, boeiros, nivellamentos, melhoramentos esses imprescindiveis para uma boa estrada de rodagem.*¹¹³ Logo, no que concerne à qualidade das estradas, pouca coisa havia mudado em quase meio século. Continuava sendo difícil trafegar pelas mesmas. Alguns foram os motivos responsáveis pelo seu pouco uso e pelo conseqüente insucesso no estreitamento das relações comerciais com Minas Gerais, cujas transações com o Rio de Janeiro já estavam muito mais consolidadas.

A baixa densidade demográfica da província era, a nosso ver, o cerne de todos os problemas, um fator crucial para a pequena freqüência na utilização das vias terrestres. Em 1856, a população era estimada em torno de 48.913 habitantes¹¹⁴, chegando apenas a 89.137 habitantes em 1880.¹¹⁵ Percebe-se que, ao longo de 24 anos, houve um aumento de apenas 40.224 almas, ou seja, um incremento de 82% da população, pouco

¹¹² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1843-1845 (Wenceslau de Oliveira Bello), **Relatório...** 1843, p.7

¹¹³ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Rodrigues), op.cit., anexo D, p.58.

¹¹⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Barros), op.cit., p.9-10.

¹¹⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Martins), op.cit., p.12.

expressivo para mudar um quadro tão insatisfatório e estimular um comércio interprovincial mais intenso. Além disso, o mercado local era inexpressivo para o consumo de produtos mineiros e vice-versa, pois faltavam braços até para proporcionar o crescimento da produção local.¹¹⁶ O presidente Francisco Correa, em 1871, percebera esse problema:

Disseminada como está a população da província, que tão limitada é ainda, percorrem-se para o centro legoas e legoas sem deparar com uma habitação: em outros pontos é tal a distância de uma á outra situação, que o viajante parece transitar por terras inteiramente desconhecidas.¹¹⁷

Outra problemática consiste que muitas dessas estradas passavam por verdadeiras matas fechadas e alguns anos após a sua abertura, por falta de movimentação e manutenção, encontravam-se obstruídas pela selva. Afora essa dificuldade, havia também a chuva, que, aliada à falta de manutenção, era responsável por acentuar a deterioração das mesmas.

Outro agravante era a baixa receita da província do Espírito Santo. Faltavam recursos para construção e manutenção de longas vias de comunicação. Isso porque o Ato Adicional de 1834¹¹⁸ foi insuficiente para aumentar de forma significativa as rendas provinciais bem como torná-las consideravelmente superiores às despesas.

A baixa densidade populacional também se relacionava à baixa receita, visto que havia poucos cidadãos para pagar impostos, tendo a província que equilibrar suas finanças com recursos enviados pelo governo imperial. Como podemos perceber na tabela I.2, os

¹¹⁶ A questão da baixa densidade populacional no Espírito Santo durante o século XIX e primeira metade do século XX é, sem dúvida, motivo de polêmica na historiografia capixaba. Alguns historiadores, como Vânia Lousada, criticam a visão da época e de outros importantes historiadores sobre a idéia de haver grandes “vazios demográficos” no Espírito Santo, argumentando sobre a ocorrência de uma grande quantidade de índios presentes em solo capixaba nesse período. Contudo, é importante ressaltar que essas tribos, por mais que fossem consideráveis, em nada ou muito pouco contribuíam para a dinamização econômica da província, segundo a visão das autoridades governamentais, no sentido de que contribuíram em pouco ou nada com o estreitamento das relações comerciais entre Vitória e seu interior bem como entre o Espírito Santo e Minas Gerais. Portanto, entre outros motivos, eram marginalizados dos censos e desconsiderados quanto às áreas que ocupavam, pois nada representavam para a província, pois a “não ocupação” é a representação construída do Estado, que desejava urgentemente a ocupação daquele espaço pelo seus interesses, que nos termos daquela época, seria o processo de civilização daquelas terras. Cf. LOSADA, Vânia Maria. **Vazios demográficos ou territórios indígenas?** Disponível em: <<http://www.cchn.ufes.br/anpuhes/ensaio30.htm>>. Acesso em: 30 abr. 2008.

¹¹⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p. 84.

¹¹⁸ Esse ato criou e atribuiu competência para as assembleias provinciais fixarem despesas e lançarem impostos necessários para seus suprimentos, sem, contudo, prejudicar as rendas arrecadadas pelo governo imperial. Cf. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002. p.163.

anos escolhidos aleatoriamente demonstram que pouco ou nada sobrava da receita ao se subtrair as despesas. Apenas na década de 1880 houve alguma melhoria, por causa da população bem como da produção e da exportação de café.

**Tabela I.2 – Receita e Despesa da província do Espírito Santo,
em Contos de Réis, nos anos de 1845, 1859, 1873 e 1887.**

ANO/PERÍODO	RECEITA	DESPESA	SALDO
1845	30:700\$442	30:545\$204	155\$238
1859	116:211\$394	123:024\$820	- 6:813\$426
1873	296:359\$327	296:359\$327	0
1884-1885	447:877\$939	396:176\$473	51:701\$466

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Vice-presidente, 1845-1846 (Joaquim Marcellino da Silva Lima), **Relatório...** 1843, p.10.
 ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1859 (Velloso), op.cit., p.53-55.
 ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1872-1874 (Luiz Eugenio Horta Barbosa), **Relatório...** 1874, p.33-34.
 ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1885-1886 (Antonio Joaquim Rodrigues), **Relatório...** 1886, p.29-31.

Logo, não havia renda suficiente para garantir o bom estado das estradas e a contratação de profissionais responsáveis pela direção das obras. A relação entre baixa densidade populacional, falta de recursos e pessoas habilitadas pode ser entendida nas palavras de Costa Pereira:

Como consequencia da falta de população e do atrazo da agricultura, temos que lamentar a escassez das finanças e com ella hum mal que concorre poderosamente para que a província seja pobre em obras, tanto pelo que respeita á quantidade, como á qualidade. Esse mal é a falta de pessoas habilitadas para execução dos trabalhos que a assembléia provincial decreta. A mesquinhez da renda não permite que a provincia tenha ao seu serviço mais do que um engenheiro [...] que não póde dirigir trabalhos que tenham de ser executados, ao mesmo tempo em pontos ás vezes longíquos.¹¹⁹

Como é passível de observação, muitos presidentes entendiam a questão populacional como sendo o motivo principal para o insucesso dessas vias. Condenavam os “erros do passado”, ou seja, a simples abertura de estradas e picadas como fator único para atrair o comércio mineiro, posição reforçada por Leão Velloso, ao afirmar que as estradas *não tem o condão de levar a vida e o commercio ás paragens dizertas, se não quando deixão após de si abundante população, que as acompanha [...]*.¹²⁰ Dois anos depois, reiterou Costa Pereira:

¹¹⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit., p.51.

¹²⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.46.

Contar pois que repentinamente, só com a abertura de estradas seja esta província povoada pela emigração de Minas, e os seus portos alimentados com a exportação dos productos da lavoura mineira, é nutrir huma esperança inteiramente illusoria, e contra a qual protesta a experiência dos primeiros ensaios [...].¹²¹

Assim, passou a imperar a descrença em um crescimento rápido do comércio através das simples estradas de chão batido, tendo em vista que os mineiros, desde o período áureo da mineração, utilizavam com mais freqüência as vias até os portos fluminenses uma vez que *suas estradas para o Rio de Janeiro [estão] em melhores condições do que as de cá [Espírito Santo], seus hábitos em commerciare com aquella praça, relações creadas, e sobretudo a grandeza do mercado.*¹²² Como resultado, chegava-se a importar, de portos fluminenses, produtos mineiros que poderiam ser escoados diretamente para os portos espírito-santenses, devido à maior proximidade.¹²³

A imigração estrangeira foi a forma encontrada para povoar a província, afinal, de certa forma, contribuiu para o aumento populacional. De 1847 a 1881, 13.828 estrangeiros vieram para o Espírito Santo¹²⁴, número considerável, mas insuficiente para povoar uma província carente de habitantes e recursos. A baixa densidade populacional permanecia como um problema a ser resolvido pelas autoridades locais, às portas da República. Logo, após 1889, a política imigracionista permaneceu forte, trazendo ainda mais imigrantes para o estado. Como exemplo, vieram no período de 1888 a 1896 aproximadamente 21.497 estrangeiros¹²⁵, número bem superior ao período mencionado anteriormente, num espaço de tempo bem menor.

Concordamos, pois, com Gilda Rocha de que a população escassa e um precário sistema de comunicações compunham um círculo vicioso, na medida em que somente com recursos proporcionados por uma economia vigorosa poder-se-ia aumentar rapidamente a população e melhorar as vias de comunicação.¹²⁶ Todavia, o que nos fica evidente é

¹²¹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1861 (Pereira Junior), op.cit., p.58.

¹²² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso), op.cit., p.46.

¹²³ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1860-1861 (Antonio Alves de Carvalho), **Relatório...** 1861, p.18.

¹²⁴ ROCHA, op.cit., p.96., nota 103.

¹²⁵ Ibidem, p.123.

¹²⁶ Ibidem, p. 46.

que na gênese desse círculo, encontrava-se a baixa densidade populacional, fator desencadeador do baixo tráfego nas estradas, minando a prosperidade econômica local.

É importante salientar que o “projeto” de estreitar as relações comerciais com o território mineiro e transformar Vitória numa grande praça comercial deixou de ser depositado prioritariamente nas tradicionais estradas de chão. Longas, sinuosas, constantemente danificadas pela chuva e pela mata fechada, acabaram deixando de ser pauta relevante nos documentos oficiais. O caminho da prosperidade passou a ser a estrada de ferro, meio de comunicação símbolo da modernidade e do progresso, que encurtava tempo e espaço. Os exemplos vindos da Europa, dos Estados Unidos, da América Latina e mesmo de outras províncias brasileiras, como Rio de Janeiro e São Paulo, não demoraram a se refletir em terra capixaba. Em 1871, apareceu pela primeira vez a possibilidade de um ferro-carril, pois *sendo o Espírito Santo uma provincia eminentemente agricola só depende o seu engrandecimento das vias fáceis de comunicação [...]*.¹²⁷

¹²⁷ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p.96.

Capítulo II – Estradas de Ferro no limiar do Século XIX

2.1. Relevância das estradas de ferro no Ocidente

A estrada de ferro revolucionou o mundo dos transportes por viabilizar o movimento de uma poderosa máquina – o trem de ferro –, cuja primeira viagem ocorreu em 1825, na Inglaterra, numa estrada de aproximadamente 40 km, entre o campo de carvão de Duhan e o litoral inglês. Tratava-se, pois, de uma revolução nos meios de transporte. A energia usada era o vapor e seu objetivo era retirar o carvão das minas levando-o até o ponto de embarque no porto, o que nos remete a uma conclusão chegada por Hobsbawm, de que *a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra*.¹²⁸ Mas, foi filha também da primeira Revolução Industrial (1780-1830).

Desde a inauguração do primeiro trecho, esse meio de transporte se espalhou pelo mundo de forma bem rápida, começando por outras regiões inglesas e, em seguida, pela Europa Continental, mostrando que a revolução na ilha britânica teve impacto imediato no resto do continente. Vale ressaltar que, no continente, seu papel revolucionário foi ainda maior, pois eram mais longas as distâncias a serem percorridas e mais numerosos os novos mercados a serem conquistados.¹²⁹ Acabou se tornando a suprema realização da economia industrial, pois, através dos trilhos, o comércio passou a ser levado para as mais longínquas regiões, aumentando o espaço geográfico da economia capitalista através do aumento das transações comerciais internas e externas.¹³⁰

O século XIX foi a era do carvão e do ferro¹³¹, por conseguinte, também do vapor e da estrada de ferro, pois esse meio de transporte combinava tais elementos. Também foi uma era de fascínio, não apenas pela velocidade das máquinas, que se moviam “sozinhas”, ou seja, sem o esforço de algum animal, mas por causa da grande quantidade de trilhos implantados no mundo, principalmente na Europa.¹³²

¹²⁸ HOBBSAWM, Eric. **Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo**. 5.ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003, p.61.

¹²⁹ KEMP, Tom. **A Revolução Industrial na Europa do Século XIX**. Lisboa: Edições 70, 1985, p.42.

¹³⁰ HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004, p.59.

¹³¹ Ibidem, p.69.

¹³² Ibidem, p.85.

E, com o passar do tempo, as pequenas ferrovias foram dando lugar aos grandes troncos ferroviários, aumentando o fascínio, causando excitação, autoconfiança e orgulho. *Era, realmente, visto como um todo, o maior conjunto de obras públicas e quase o mais sensacional feito da engenharia conhecido até então na história.*¹³³ Ainda na segunda metade do século XIX, os grandes troncos ferroviários – e logicamente a maior quantidade de milhas – se localizavam na Europa, seguida de perto pela América do Norte, como podemos observar na tabela II.1. A América Latina, por outro lado, possuía ainda uma tímida extensão, porém, de extrema relevância para a sua economia. Ressalta-se que, nesse subcontinente, a ferrovia estava diretamente ligada ao comércio agrário-exportador e conectado ao comércio marítimo, seguindo no sentido da zona de produção até os portos, enquanto que, no velho continente, teve o papel de fomentadora da industrialização, com peso transformador ainda maior nos países mais atrasados industrialmente, como Itália e Rússia.¹³⁴

Tabela II.1. Vias Férreas em milhares de Milhas

Região	1840	1850	1860	1870	1880
Europa	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
América do Norte	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
América Latina	-	-	-*	2,2	6,3
África, Ásia e Australásia	-	-	-*	6,6	17,6
Total Mundial	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

Fonte: MULHALL, M. A dictionary of statistics. Londres, 1982. p.495 apud HOBSBAWM, op.cit., p.87, nota 130.

Nota: * menos de 500 milhas.

A ação direta do Estado foi crucial para o desenvolvimento ferroviário na Europa continental, uma vez que era um empreendimento muito oneroso para a iniciativa privada. Além disso, o poder estatal aumentou consideravelmente no século XIX, sem, contudo, contrapor-se aos princípios liberais. A idéia do “estado mínimo”, com intervenção diminuta na economia, ou seja, a idéia de que o melhor governo é aquele que se faz esquecer¹³⁵, não fazia mais sentido numa era onde o setor privado, ainda enfraquecido ou impotente, não dava conta sozinho de promover o progresso e a tecnologia.¹³⁶ Segundo Remond, *o fenômeno é geral e parece constituir antes uma*

¹³³ Ibidem, p.88.

¹³⁴ KEMP, op.cit., p.42.

¹³⁵ RÉMOND, René. **O Século XIX**. 1815-1914. São Paulo: Cultrix, 2006, p.90.

¹³⁶ Ibidem, p.96.

decorrência de fatores objetivos. Seria um sistema alternativo, mais do que um crescimento indefinido do papel governamental.¹³⁷ O que mudou no interior do Estado foi a natureza da função de suas responsabilidades, não o regime político. Não havia contestação muito menos uma afronta ao pensamento liberal. Pelo contrário. De acordo com Mill, um dos maiores pensadores liberais do século XIX, *difícilmente há alguma coisa realmente importante para o interesse geral que não possa ser desejável, ou até necessário, que o governo assuma*, devendo o governo realizar obras de grande porte quando a comunidade (iniciativa privada) não as conseguisse fazer.¹³⁸ Assim, tanto Alemanha, França, quanto Rússia e Itália necessitavam de um governo que tomasse as rédeas da construção, pois eram poucos ou inexistentes os investidores que possuíam capital e coragem suficientes para um investimento de tamanho porte.

Na Alemanha, que se constituirá pela unificação de um conjunto de estados, a estrada de ferro foi a base da integração econômica nacional, servindo de sustentáculo para a industrialização desse país. Havia amplo interesse na construção ferroviária, que variava da estratégia militar à expansão do comércio agrícola.¹³⁹ Logo, já na década de 1840 o governo, numa ação encorajadora, passou a garantir os juros da construção de linhas básicas. Quanto aos resultados, pode-se dizer que foram benéficos, afinal, através desse meio de transporte, o mercado interno pôde ser aberto para o setor têxtil. Além disso, houve um estímulo ao desenvolvimento da indústria pesada, da exploração mineral (principalmente de carvão) e da substituição de importações. Aumentaram-se também os contatos inter-regionais bem como com outros países, ampliando o fluxo de capitais externos.¹⁴⁰

Na França, essa ação também marcou presença, até porque *era mais difícil levar o capitalista que vivia dos rendimentos a participar no financiamento do caminho de ferro*.¹⁴¹ Contudo, a construção de vias férreas se deu de forma significativa somente após 1850, pois até então a falta de infra-estrutura (ferrovias, portos, ancoradouros,

¹³⁷ Remond divide os fatores objetivos em quatro grupos. O primeiro deles se trata da saúde e da instrução públicas; o segundo, de causas excepcionais como desastres naturais, crises econômicas e guerras; o terceiro, de investimentos econômicos devido à incapacidade do setor privado; o quarto, da influência de correntes de pensamento, como a democracia e o cristianismo social. Cf. REMOND, op.cit., p.93-99.

¹³⁸ MILL, John Stuart. **Princípios de economia política**: com algumas de suas aplicações à filosofia social. São Paulo: Nova Cultural, 1996, p.420.

¹³⁹ KEMP, op.cit., p.118.

¹⁴⁰ Ibidem, p.118

¹⁴¹ Ibidem, 82.

edifícios) era significativa, inviabilizando a industrialização nesse país. O impulso do Estado foi crucial. Foi ele quem sustentou os riscos, arcando com parte das despesas, como construção e manutenção, e *garantia novas linhas a 4 por cento de lucro sobre o capital e era nesta base que as companhias confiantemente dispunham de capital emprestado para pagar uma parte larga dos custos da construção.*¹⁴² Os efeitos foram em grande parte benéficos, posto que foi possível a consolidação de um mercado nacional francês, encorajando o investimento na indústria em larga escala. Além disso, esse país deixou de ser vítima das crises de subsistência, após 1850, graças à distribuição mais regular dos excedentes agrícolas. Quanto aos efeitos maléficos, destaca-se a concentração de capitais, a iniciativa e o talento sendo arrastados para Paris, uma vez que essa cidade era o ponto central de toda a rede ferroviária. Contudo, o problema estava relacionado à forma como haviam sido construídas, não com a inovação nos transportes.

Na Itália, por sua vez, as estradas de ferro tiveram um papel ainda maior. Foram as responsáveis por consolidar a recém-conquistada unidade italiana, diminuindo as diferenças regionais e fortalecendo a união política, além de promover a industrialização, com o desenvolvimento de um mercado interno integrado.¹⁴³ O Estado italiano se empenhou diretamente nessa empreitada, chegando inclusive a se endividar, onerando o tesouro público. Em 1880 o governo era possuidor de 2/3 do sistema ferroviário. Além disso, a sua participação nessa construção conduziu, *de forma artificial, à criação de um setor de indústria pesada, que, de outra forma, teria sido menor e ter-se-ia desenvolvido mais tarde.*¹⁴⁴

Já na Rússia czarista, o impulso ferroviário foi também proporcionado da mesma forma, a partir da década de 1860. Por ser o maior investidor, o governo russo ficou com todo o ônus, causando inflação e aumento da dívida externa. Todavia, os fins eram administrativos e estratégicos, não diretamente industriais, o que não tornava esse empreendimento menos importante.

Após algumas décadas de estagnação nessa expansão, houve nova interferência, aumentando a dívida externa do país, principalmente por causa da garantia de juros.

¹⁴² Ibidem, p.85.

¹⁴³ Ibidem, p.186, 188.

¹⁴⁴ Ibidem, p.188.

Porém, os resultados benéficos foram significativos. Segundo Kemp,

Os gastos governamentais com o caminho de ferro criaram um novo mercado para a indústria pesada e implicaram um acréscimo da força de trabalho. Desta forma, as oportunidades para o investimento privado aumentaram e a confiança foi reforçada pelo apoio dado pelo governo. O crescente fluxo de rendimentos abria o caminho para a expansão numa frente mais vasta.¹⁴⁵

Novas regiões se industrializaram – caso da Ucrânia – e outras expandiram seus respectivos parques industriais, como Moscou e São Petersburgo, principalmente com as indústrias de base. Logo, no caso russo, a construção desse sistema de comunicação *foi um fator primordial no desenvolvimento das indústrias mineiras e metalúrgicas.*¹⁴⁶

Dos quatro exemplos expostos acima, pode-se concluir que, por ser um empreendimento oneroso, a construção e implementação de uma rede de vias férreas só foi possível graças à ação direta do Estado, que, intensificou sua participação em meados do século XIX. Evidentemente, sozinha a ferrovia não seria – e não foi – capaz de promover a industrialização típica do desenvolvimento capitalista, mas, de uma forma geral, deu o impulso necessário que esses países tanto necessitavam para o desenvolvimento siderúrgico, metalúrgico e de outros ramos industriais. Locais até então isolados foram alcançados pela ferrovia, possibilitando a abertura de novas fronteiras para a produção e a circulação de mercadorias. A partir desses exemplos, dentre outros, a estrada de ferro passou a ser almejada inclusive em países distantes da “modernizada” Europa, como aqueles aquém da revolução industrial, caso da América Latina.

Os Estados Unidos foram o primeiro país a implantar uma via férrea fora da Europa. Já por volta de 1828, os primeiros trilhos foram construídos, ligando Ohio a Baltimore, sendo inaugurada as primeiras 13 milhas (aproximadamente 21 km) em 1830. Em 1840, a malha ferroviária chegou a 4.535 km e, em 1850, década em que surgiram as primeiras grandes companhias ferroviárias do país, a 14.518 km.¹⁴⁷ Foi desse país também a primazia na construção de uma transcontinental (ligando Omaha, no Missouri, a São Francisco). Em 1890, eram concluídas mais duas (de Chicago a

¹⁴⁵ Ibidem, p.170-171.

¹⁴⁶ Ibidem, p.174.

¹⁴⁷ POLIANSKI, F.Y.; SHEMISKINE, I.N.; **História econômica dos Estados Unidos**. Lisboa: Estampa, 1973, p.34

Portland e de Saint-Louis a Los Angeles). Essas linhas férreas, além de aproximarem as áreas densamente povoadas do leste do país com o *far west*, facilitavam o acesso dos industriais do nordeste ao mercado do extremo oriente.¹⁴⁸ Com tanto estímulo, na virada do século, o território estadunidense possuía mais de 300 mil km de trilhos.¹⁴⁹

Os demais países da América do Norte vieram logo em seguida. O Canadá, ao estender seus domínios territoriais até o Oceano Pacífico, também construiu a sua transcontinental (de Montreal a Vancouver), saltando dos modestos 3.000 km, em 1870, para mais de 8.000, em 1885.¹⁵⁰ Já o México, sob a ditadura de Porfirio Díaz (1876 a 1911), aliado ao forte investimento das companhias americanas, saltou nesse período de tímidos 691 km para 24.717 km, o que possibilitou a aproximação da capital com a fronteira do país, fortalecendo a unificação, embora tenha atendido mais a outro interesse: escoar mais facilmente a produção mineradora para os Estados Unidos.¹⁵¹

Na América do Sul, a primeira transcontinental ficou pronta apenas em 1910, ligando Buenos Aires e Santiago, porém servindo *mais aos viajantes do que aos mercadores*.¹⁵² Nesse subcontinente, o Chile foi o primeiro país a possuir uma linha ferroviária de considerável extensão. Concluída em 1851, com aproximadamente 85 km, essa ferrovia foi construída ao norte para fins mineradores, servindo de modelo para as demais. Outras também foram implantadas para diversas atividades, como a produção de cereais, também sob o interesse agrário-exportador. Mas a primazia parou por aí. Em 1882, a malha ferroviária chilena girava em torno apenas de 2.000 km, sendo mais de sua metade composta por ferrovias estatais. Contudo, não se pode perder de vista que contribuíram na aceleração das atividades econômicas desse país.¹⁵³

Na Argentina, o primeiro trecho foi inaugurado em 1857, com investimentos do capital privado local, partindo de Buenos Aires em direção oeste. Eram modestos 10 km,

¹⁴⁸ MAURO, Frédéric. **História econômica mundial: 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976, p.202-203.

¹⁴⁹ KARNAL, Leandro. [et.al.]. **História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI**. São Paulo: Contexto, 2007, p.151.

¹⁵⁰ MAURO, op.cit., p.203.

¹⁵¹ Ibidem, p.203, 254.

¹⁵² Ibidem, p.203.

¹⁵³ COLLIER, Simon. O Chile da independência à Guerra do Pacífico. In: BETHEL, Leslie. **História da América Latina: da independência até 1870**. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001.v.3, p.611.

porém, em acordo com o capital inglês, mais 2.000 km foram assentados nos vinte anos seguintes. Segundo Lynch, *elas se revelaram essenciais ao crescimento econômico, levando os produtos agrícolas de exportação do vasto interior de Buenos Aires e trazendo mercadorias importadas.*¹⁵⁴ Em 1914 já eram 24.000 km, sendo quase 90% fruto do investimento feito por investimentos britânicos.¹⁵⁵

O Peru, por sua vez, só alcançou 2.600 km em 1914¹⁵⁶, sendo que suas linhas férreas não fugiam à regra: atendendo aos interesses do açúcar e do algodão ao norte, da prata e do cobre ao centro, da lã ao sul e de comerciantes monopolistas aos mercados interioranos, elas eram *pura e simplesmente um caso de modernização do sistema de transporte, visando ligar de forma mais eficiente a economia peruana ao mercado exterior.*¹⁵⁷

Por fim, o Paraguai, que se tornou uma exceção na América Latina. Sob o forte intervencionismo do governo de Carlos López (1840-1862), esse país passou a importar grande quantidade de tecnologia e a construir sua estrada de ferro (sob controle estatal) em 1856, ligando Assunção a Villa Rica, atendendo exclusivamente a interesses paraguaios e sem gerar dependência ao capital inglês,¹⁵⁸ quadro esse que só iria se alterar após a Guerra do Paraguai.

A malha ferroviária do Brasil, por sua vez, foi a mais significativa de todas em termos de quilometragem bruta, e também não fugiu da forte penetração de interesses e capitais estrangeiros (principalmente inglês), bem como da mentalidade agrário-exportadora.

2.2. Implantação e relevância das estradas de ferro no Brasil

A primeira tentativa de se implantar vias férreas no Brasil vem do período regencial, do

¹⁵⁴ LYNCH, John. As repúblicas do prata da independência à Guerra do Paraguai. In: BETHEL, op.cit., p.671, nota 153.

¹⁵⁵ BETHEL, Leslie. A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930. In: _____. **História da América Latina: da Independência até 1870.** v.4. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001, p.591.

¹⁵⁶ MAURO, op.cit., p.203.

¹⁵⁷ BONILLA, Heraclio. O Peru e a Bolívia da Independência à Guerra do Pacífico. In: BETHEL, op.cit., p.566, nota 153.

¹⁵⁸ LYNCH, op.cit., p.683.

decreto nº 101 de 31 de Outubro de 1835, através da Lei Feijó, sancionada pelo mesmo em sua regência.¹⁵⁹ Tal decreto procurava disciplinar esse tipo de transporte e ligar a capital do Império às *províncias das quais [os deputados autores do projeto] eram representantes no Legislativo*.¹⁶⁰ As vantagens concedidas aos possíveis “pioneiros” desse empreendimento seriam o

privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação [pagamento de impostos] para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita de terrenos necessários à estrada, se pertencessem ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo ainda prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria a patrimônio nacional. Apenas não definia nem delimitava a zona privilegiada.¹⁶¹

Contudo, essa lei não saiu do papel, uma vez que suas vantagens eram inferiores às possíveis dificuldades que seriam encontradas a qualquer um que assumisse tal empreitada. Tais dificuldades traduziam-se, em primeiro lugar, na instabilidade interna, pois o país passava por uma série ininterrupta de revoltas em algumas províncias (Sabinada, na Bahia; Balaiada, no Maranhão; Cabanagem, no Pará; e Farroupilha, no Rio Grande do Sul); na extensão total do projeto, que era *acima de 5.500 km em regiões cujas características de relevo e solo eram praticamente desconhecidas, tornando a Lei Feijó visionária*¹⁶² e, por fim, na situação financeira do país, fragilizada desde o retorno de D. João VI a Portugal.¹⁶³

Em 1838, o governo provincial de São Paulo autorizou a concessão a duas firmas privadas¹⁶⁴, dando-lhes o direito de construir um plano completo de viação (incluindo ferrovias, hidrovias e rodovias) ligando o Porto de Santos ao interior paulista.¹⁶⁵ Entretanto, as dificuldades físicas das regiões acabaram sendo prejudiciais, evitando assim o sucesso da concessão.

¹⁵⁹ SILVA, Clodomiro. **Política e Legislação de Estradas de ferro**. São Paulo: Laemmert & Comp., 1904. Vol. 1, primeira parte, p.400. apud ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Implantação de vias férreas no Brasil**. (Coleção Almeida Cousin, n.35). Vitória: IHGES, 1998.p. 7.

¹⁶⁰ Essas províncias eram, respectivamente, São Paulo, Minas Gerais e Bahia.

¹⁶¹ MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4.ed. Campinas: Pontes, 1990, p.59

¹⁶² SILVA, op.cit., p.402 apud ROSA, op.cit., p. 8, nota 159.

¹⁶³ Ao retornar a Portugal, D.João levou consigo boa parte do ouro armazenado no Banco do Brasil, contribuindo, inclusive para sua posterior falência.

¹⁶⁴ Firma Aguiar, Viúvas, Filhos & Cia. e firma Platt & Reid. A lei de autorização foi a de nº 115 de 30 de Março de 1838. Cf. MATOS, op.cit., p.60.

¹⁶⁵ SILVA, op.cit., p.404. apud ROSA, op.cit., p. 9, nota 159.

Também fracassou a tentativa do inglês Thomas Cochrane, que requereu, em 1º de julho de 1839, o privilégio para construir e explorar comercialmente uma estrada de ferro entre o trecho do Rio de Janeiro e o Vale do Paraíba, sendo, no ano seguinte, concedida até Cachoeira (hoje Cachoeira Paulista), na província de São Paulo.¹⁶⁶ Com um capital de oito mil contos, Cochrane organizou a Imperial Cia. de Estrada de Ferro, porém, três anos após a concessão as obras ainda não haviam começado, pois não se completara o capital necessário. Ao tentar angariar recursos, não obteve sucesso nem na Europa, nem junto à Câmara de Deputados, tendo em vista a falta de garantia de juros que, no Brasil, era um grande empecilho para o investimento estrangeiro em vias férreas. Como agravante, permanecia uma instabilidade no país, dessa vez graças às revoltas liberais de 1842 em Minas Gerais e São Paulo.

Conclui-se que as dificuldades concentraram-se na questão financeira, pois os altos gastos para a construção de um empreendimento desse vulto desestimulavam qualquer investidor. Além disso, não havia um retorno financeiro significativo nos primeiros anos, algo que só seria possível com a garantia de juros. Assim, *o investidor não teria meios de receber os juros proporcionais ao capital aplicado, o que desanimava a sua participação nesses projetos.*¹⁶⁷

A partir da década de 1850, o clima se tornou um pouco mais favorável. Vários foram os fatores: a estabilidade político-militar interna, com o término das revoltas provinciais bem como com a formação do ministério conciliador (1853-56)¹⁶⁸; o aumento das taxas alfandegárias (Tarifas Alves Branco, de 1848), possibilitando ao governo imperial obter mais receita com impostos, o fim do tráfico de escravos e a conseqüente liberação de capitais, fatores esses que seriam cruciais para empreendimentos na construção dos trilhos.

Logo, o Estado passou a adotar uma política mais atraente para investidores, com uma concessão de capital garantindo juros predeterminados, mesmo antes do início das

¹⁶⁶ MATOS, op.cit., p.62

¹⁶⁷ ROSA, op.cit., p. 13, nota 159.

¹⁶⁸ Embora este tenha terminado em 1856, perdurou nos ministérios seguintes, até 1861. Cf. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002, p.197.

atividades comerciais das ferrovias.¹⁶⁹ A partir de 1852, passou-se a dar uma garantia de juros de 5% ao ano durante todo o período da concessão, que permaneceria de oitenta anos, como na anterior.

Sobre os seus resultados, há discordância de interpretação entre alguns autores. Para Odilon de Matos, as duas inovações foram animadoras, pois algumas províncias estabeleceram juros suplementares em relação à garantia dada pelo governo imperial, chegando a mais de 2% (caso de São Paulo e Bahia), totalizando mais de 7% de garantia.¹⁷⁰ Para Lea Brígida Rosa e Ademar Benévolo, não foram animadoras o suficiente. Segundo a autora, o estímulo esperado não veio porque rendas maiores poderiam ser obtidas em apólices da dívida pública, que rendiam de 6 a 7 % ao ano.¹⁷¹ Já para Benévolo, o principal motivo para o desinteresse dos investidores não fora a garantia de juros, mas sim a Guerra da Criméia¹⁷², desviando recursos financeiros de várias nações, como França e Inglaterra, possíveis investidoras no Brasil.¹⁷³ Não sendo, pois, objeto do nosso trabalho aprofundar essa discussão, partimos do princípio de que a garantia de juros foi um divisor de águas na medida em que somente a partir desse benefício é que houve o surgimento dessas vias em solo brasileiro.

Vale ressaltar que essa concessão não se referia mais a toda a rede da antiga “Lei Feijó”, mas apenas a uma ligação da capital do Império até as capitais das províncias de Minas Gerais e São Paulo. Entretanto, outras concessões poderiam ser dadas, dependendo, porém, da aprovação do poder legislativo.¹⁷⁴

Assim, permeado de tímidos privilégios, surgiu a primeira estrada de ferro, implantada em 30 de abril de 1854. O responsável maior foi Irineu Evangelista de Souza, futuro Barão de Mauá, que conseguiu sua concretização com o auxílio financeiro de amigos pessoais. Contava ela com aproximadamente 14 km, ligando o porto de Mauá, no interior da baía da Guanabara, ao início da serra, na província do Rio de Janeiro. Com

¹⁶⁹ REBOUÇAS, André. **Garantia de Juros**. Rio de Janeiro: Nacional, 1874. p.25-32 apud ROSA, op.cit., p. 13, nota 159.

¹⁷⁰ MATOS, op.cit., p. 63.

¹⁷¹ REBOUÇAS, op.cit., p.33 apud ROSA, op.cit., p. 13, nota 159.

¹⁷² Conflito armado ocorrido entre os anos de 1854 e 1856, com envolvimento da Rússia e uma coalizão formada por Reino Unido, França, Sardenha (Itália) e Império Turco-Otomano (atual Turquia).

¹⁷³ BENÉVOLO, op.cit., p.467-469 apud ROSA, op.cit., p. 14, nota 159.

¹⁷⁴ PALHANO DE JESUS, J. Rápida Notícia da viação férrea do Brasil. In: **Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: S/n, 1922. p.724. apud MATOS, op.cit., p.64.

essa obra, *pretendia unir o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e mais tarde a Minas por um complicado sistema misto de transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, mas o projeto não se concretizou* ¹⁷⁵, devido à crise cafeeira fluminense bem como à concorrência da Estrada de Ferro D. Pedro II, a qual, além de receber benefícios governamentais, era mais atrativa devido ao seu traçado.

Complementando a lei de 1852, foi aprovado o Decreto nº 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, que aumentou a garantia para 7%, mas por um período de 30 anos, passando a servir como norma geral para as concessões de estradas de ferro gerais provinciais, tornando-se *um marco para projetos de estrada de ferro.* ¹⁷⁶

De extrema importância foi também o Decreto nº 6995 ¹⁷⁷, na sua cláusula III, dos parágrafos 1º ao 6º, no que tange à questão do privilégio de zona. O primeiro deles servia para garantir a uma companhia uma proteção contra outras que almejassem se estabelecer próximas à sua área de influência, evitando assim uma concorrência, que certamente não interessaria ao governo concedente e tampouco à empresa concessionária. Era uma proteção apenas contra outras vias férreas, e não contra outras vias de comunicação. Logo, não impedia o estabelecimento de rodovias ou hidrovias próximas à companhia. Os parágrafos segundo e terceiro concediam aos concessionários a implantação de ferrovias, oficinas, estações e outras benfeitorias ligadas ao funcionamento da estrada na área referente ao privilégio de zona. Essa área poderia ser cedida gratuitamente pelo governo (caso pertencessem ao mesmo) ou até desapropriada (caso fosse privada). O parágrafo quarto, por seu turno, dava direito à utilização das madeiras encontradas na zona de privilégio, quer fosse para construir pontes ou fabricar dormentes, o que no futuro acabou por desmatar grande parte das florestas, pois, além dessas funções, a madeira passou a servir para fabricar carvão, vital combustível para as locomotivas. Já o parágrafo seguinte isentava dos impostos de importação o carvão de pedra, pelo prazo de vinte anos após a inauguração da via férrea (que acabou não vingando, pois a madeira era conseguida às margens da mesma, praticamente de graça) e os materiais utilizados para a sua construção: trilhos, máquinas, pontes e viadutos metálicos, entre outros.

¹⁷⁵ FAUSTO, op.cit., p.198.

¹⁷⁶ SILVA, v. 2, p.591-599, segunda parte apud ROSA, op.cit., p. 15, nota 159.

¹⁷⁷ Ibidem, p.602 apud Ibidem, p.17.

Por fim, o sexto parágrafo dispunha que a companhia férrea teria o mesmo direito de exploração das minas encontradas na zona de privilégio. De acordo com Lea Brígida Rosa, *a ferrovia normalmente teria mais condições de explorar essas jazidas, pois no caso do ferro haveria a necessidade de um transporte de massa de custo baixo para que o produto atingisse, com preços competitivos, os mercados consumidores.*¹⁷⁸

Esse conjunto de leis e decretos vai refletir diretamente na quilometragem da malha ferroviária implantada no Brasil, que passou por um significativo crescimento a partir da década de 1870. Podemos observar na tabela II.2 que, ao adentrar esse período, havia no país apenas 745 km, tendo aumentado para 3.398 km ao seu término, ou seja, um crescimento significativo de 2.653 km, correspondente a 456 % em relação ao total que havia sido construído anteriormente. Desse período em diante, o crescimento em quilômetro foi sempre significativo, em parte graças ao aumento da produção e da exportação cafeeira.

Tabela II.2 – A Construção das Estradas de Ferro Brasileiras (1851-1910), por quinquênios, em quilômetro.

Anos	Novas Construções (em km)	Total Construído (em km)
1851-55	14,500	14,500
1856-60	208,196	222,696
1861-65	275,697	498,393
1866-70	246,529	744,922
1871-75	1.055,973	1.800,895
1876-80	1.596,977	3.397,872
1881-85	3.532,413	6.930,285
1886-90	3.042,802	9.973,087
1891-96	3.594,611	13.567,698

Fonte: BRASIL (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1911 (José Barboza Gonçalves). **Relatório do ano de 1911 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil.** 1911, p.73

Fundamental para que isso ocorresse foi a ação de um Estado interventor na construção das vias férreas, como proprietário ou através da garantia de juros, seguindo o exemplo de alguns países europeus. Por conseguinte, as sociedades anônimas só prosperaram

¹⁷⁸ SILVA, op.cit. p.603, nota 176, apud ROSA, op.cit., p. 17, nota 159.

quando encontradas próximas aos seus interesses ou beneficiadas por seus favores, o que tornava secundária a ação de particulares. Era grande o seu intercâmbio com os negócios, tornando muitas vezes confusa a distinção entre o empresário e o político.¹⁷⁹

Como consequência imediata, as estradas de ferro tiveram um peso significativo tanto na receita quanto na despesa do Império: às portas da proclamação republicana, respondiam por 70% da receita adquirida com as empresas estatais, que por sua vez, correspondiam a 56% de todo o orçamento imperial.¹⁸⁰ Em relação às despesas, a significância era semelhante, quer fosse em gastos com manutenção, construção ou garantia de juros. Em 1889, essa correspondia a 45,44% de toda a despesa econômica, que, por sua vez, equivalia a 34,33% do total.¹⁸¹

A presença do Estado à frente do processo de construção da malha ferroviária brasileira não excluiu a presença de capitais estrangeiros, geralmente ingleses. A Inglaterra, pioneira no processo da Revolução Industrial, tornou-se a maior fornecedora de produtos manufaturados e bens de capital para a América Latina, na medida em que as colônias tornavam-se politicamente independentes, na primeira metade do século XIX. Mantendo relações comerciais estreitas com a maioria das nações recém-independentes, foi, a partir da segunda metade do século XIX, a responsável por uma verdadeira revolução nos transportes e nas comunicações nesse subcontinente, buscando saciar a demanda internacional por gêneros alimentícios e matérias-primas, aplicando, para tanto, metade dos investimentos em ferrovias.¹⁸² No caso do Brasil, o capital britânico financiou a construção de algumas estradas, tanto estatais quanto privadas, como a E.F. D. Pedro II, a E.F. Mogiana e a E.F. Sorocabana; e assumiu diretamente o controle de outras, como a Leopoldina Railway e a São Paulo Railway, tendo a primeira tornado-se o maior complexo ferroviário do Brasil e a segunda empresa, a mais rica e poderosa ferrovia do país.¹⁸³ Assim, *quase metade dos investimentos ingleses no Brasil antes da*

¹⁷⁹ Muitas concessões foram conseguidas por terem sido solicitadas por políticos, para uso próprio ou para favorecer terceiros. Cf. FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. 15.ed. São Paulo: Globo, 2000.v.2, p.436.

¹⁸⁰ CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.270, 272.

¹⁸¹ Ibidem, p.432.

¹⁸² BETHEL, op.cit., p.589-590, nota 155.

¹⁸³ GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973, p.64, 67.

*primeira guerra mundial estava empregada nas companhias de estrada de ferro.*¹⁸⁴

Primordial para a viabilidade desse sistema de transporte no Brasil foi a sua ligação com a produção cafeeira, sendo benéfica tanto para o sistema de transporte quanto para a produção. Dessa forma, quase todas as ferrovias que davam rendimentos significativos, conseguindo escapar da falência bem como da encampação, possuíam algum vínculo com essa atividade agrícola. Além disso, tornaram possível o cultivo do café em locais mais distantes, rompendo o isolamento de regiões, transformando sua base econômica, como aconteceu com o sul de Minas Gerais.¹⁸⁵

Houve, portanto, estreita ligação entre café e ferrovia, pois, ao mesmo tempo em que muitas delas surgiram por causa dessa atividade agrícola, a expansão da produção para zonas mais longínquas se deu condicionada à construção dos trilhos em direção ao interior. Foi assim no oeste paulista bem como em Minas Gerais. Segundo Emília Viotti da Costa,

uma verdadeira revolução se operava na economia cafeeira: capitais liberados, braços até então desviados da lavoura porque aplicados ao transporte e que podiam agora voltar-se para as culturas; maior rapidez de comunicações; maior capacidade de transporte; mais baixos fretes; melhor conservação do produto que apresentava superior qualidade e obtinha mais altos preços no mercado internacional; portanto, possibilidades de maiores lucros para os proprietários; novas perspectivas para o trabalho livre.¹⁸⁶

Havia também os benefícios indiretos, tais como

a valorização das terras próximas às ferrovias, a decadência de cidades e regiões mais afastadas e que, dificilmente, poderiam concorrer com as mais bem situadas, a possibilidade de fazer vir de fora, com mais facilidade, o que era necessário à vida das fazendas permitindo aos seus moradores dedicarem-se exclusivamente a uma só cultura, tudo isso repercutiu profundamente na economia da região e afetou conseqüentemente o problema da mão-de-obra.¹⁸⁷

Além dos benefícios em comum, havia aqueles que variavam, de acordo com as

¹⁸⁴ Ibidem, p.64.

¹⁸⁵ GRAHAN, op.cit., p.65.

¹⁸⁶ COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998, p.219.

¹⁸⁷ Ibidem, p.222.

diferentes regiões cafeeiras. Na região tipicamente escravista do Vale do Paraíba, *a fazenda se acomodava ao mercado mundial, preservando seu conteúdo escravista*.¹⁸⁸

Nessa região, houve o favorecimento de uma especialização da fazenda, pois não havia mais necessidade de produção agrícola para alimentar as tropas que transportavam o café. Reduziu-se também o custo dos transportes, permitindo a continuidade de acumulação, apesar do agravamento dos gastos com a mão-de-obra escrava. Só não houve, como em São Paulo e Minas Gerais, o desbravamento de fronteiras, pois as plantações de café já estavam maturadas nas terras fluminenses.¹⁸⁹

Já no oeste paulista, as vias férreas

tornaram possível o contínuo incremento da produção cafeeira, pois devido às técnicas de produção então usuais, a sobrevivência do café, como produto de maior exportação do Brasil, teria sido ameaçada, não fossem as oportunidades de expansão geográfica da cultura.¹⁹⁰

Esse sistema de transporte trazia também outras vantagens para essa região, como o rebaixamento dos custos da produção cafeeira através da diminuição dos gastos com a locomoção e a elevação da produtividade física com a diminuição drástica dos desperdícios.¹⁹¹ Além disso, era alvo de inversão por parte de excedentes gerados pelo complexo cafeeiro e pela sua própria lucratividade.¹⁹²

A disponibilidade de capitais e acionistas também era maior nessa província, no século XIX. À exceção da São Paulo Railway, que era inglesa, todas as demais companhias de vias férreas de São Paulo (Cia. Paulista, Mogiana, Sorocabana, Ituana, Bragantina) eram fundadas por acionistas locais, geralmente grandes proprietários de terra. Não faltavam, porém, a garantia e a concessão por parte do Estado, bem como empréstimos ingleses.¹⁹³

¹⁸⁸ EL KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta**. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982, p.136.

¹⁸⁹ CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977, p.29.

¹⁹⁰ GRAHAN, op.cit., p.58.

¹⁹¹ Segundo Cano, antes, por deficiência dos transportes, parte da produção do café perecia nas fazendas mais distantes e outra parte, por pequena que fosse, era extraviada ou destruída durante o longo período em seu transporte, dadas as precárias condições em que esse serviço era executado. Cf. CANO, op.cit., p.34

¹⁹² Ibidem, p.33-34,52-53.

¹⁹³ GRAHAN, op.cit., p.63.

O mesmo se sucedia nas províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. A E.F. D. Pedro II (fundada em 1855) e a E.F. Leopoldina (fundada em 1871), as principais responsáveis por escoar a produção interiorana fluminense, basicamente o café, bem como a E.F. Oeste de Minas, cujo objetivo era *contribuir ao desenvolvimento sócio-econômico do oeste de Minas* ¹⁹⁴, também foram criadas por iniciativa do governo imperial (no que concerne à concessão e à garantia de juros) com apoio dos cafeicultores das regiões pelas quais passavam e do capital inglês.

Diferente foi o seu destino nas regiões onde a produção agrícola não era cafeeira, como no caso nordestino, no qual o desenvolvimento desse sistema de transporte não trouxe efeitos dinâmicos, como no caso paulista. A vantagem, quando havia, era unicamente a redução no custo de transporte sobre os preços do algodão e do açúcar, principais produtos da região. Suas rendas eram geralmente inferiores às garantias de juros (5% dadas pelo governo brasileiro e 2% dadas pelos governos provinciais) e, como grande parte dos investimentos eram britânicos, o valor pago quase sempre ia para o exterior, carreando-o para fora do complexo. ¹⁹⁵ Em alguns casos, como na E.F. Recife ao São Francisco e E.F. Bahia ao São Francisco, o valor pago pelo governo em garantia de juros chegou a se igualar, ou mesmo superar, o capital inicial gasto com as mesmas. ¹⁹⁶

Ao analisar, em 1884, as principais estradas de ferro do país, Louis Couty defendia a idéia de que as ferrovias as quais não fossem ligadas ao café estariam fadadas ao fracasso ¹⁹⁷ e que somente aquelas ligadas a esse ramo possuiriam alguma margem de lucro: *Os números precedentes e outros já citados atrás demonstram que as linhas férreas mais prósperas têm pouco tráfego, o qual, entretanto, se refere ao café, cujo quilo vale 5 francos na França e 1 franco ao sair da fazenda.* ¹⁹⁸

Equivocado ou não, grande parte das estradas de ferro construídas no período

¹⁹⁴ LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso.** Memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880-1930. 2003, Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História, UFMG, p.86.

¹⁹⁵ CANO, op.cit., p.96.

¹⁹⁶ COUTY, Louis. **O Brasil em 1884.** Esboços Sociológicos. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa. Brasília: Senado Federal, 1884, p.167.

¹⁹⁷ Couty analisou as estradas de ferro Recife ao São Francisco (PE); Bahia ao São Francisco (BA); Pernambuco ao Limoeiro (PE); Conde d'Eu (PB); Bahia Central (BA); Alagoas, maceió e Imperatriz (AL); concluindo que o Estado gastou com as mesmas, em garantia de juros, mais do que o capital inicial necessário para as respectivas construções. Cf. Ibidem, p.173-174.

¹⁹⁸ Ibidem, p.169.

monárquico se encontrava em regiões cafeeiras. De acordo com a tabela II.4, à exceção de 1864, esse valor representava mais da metade do total, chegando a alcançar 82,7% em 1879. E, embora a porcentagem tenha variado, ou até mesmo voltado a cair, o crescimento bruto em quilometragem foi extremamente significativo em todos os períodos. Isso, por sua vez, prova o forte entrosamento entre café e ferrovias, demonstrando que, muito mais do que uma “vocação agrícola”, as ferrovias brasileiras possuíam, em sua grande maioria, uma “vocação cafeeira”.

Tabela II.4 – Expansão ferroviária 1854-1889 (em quilômetro)

Ano	Brasil	Região Cafeeira	% sobre o total
1854	14,5	14,5	100
1859	109,4	77,9	71,2
1864	411,3	163,2	39,7
1869	713,1	450,4	63,2
1874	1.357,30	1.053,10	77,6
1879	2.895,70	2.395,90	82,7
1884	6.324,60	3.830,10	60,5
1889	9.076,10	5.590,30	61,6

Fonte: Adaptado de SILVA, Sérgio. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa- mega, 1985 apud ARIAS NETO, José Miguel. Primeira República; economia cafeeira, urbanização e Industrialização. In.: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Luc lia de Almeida Neves. (org). **O Brasil Republicano**. O Tempo do Liberalismo excludente: da proclamação da República   Revolução de 1930. v.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p.208

Consoante o exposto, podemos chegar a algumas conclusões. O sistema ferroviário brasileiro, embora tenha modernizado o transporte, rompendo com a precariedade então existente, e apresentando vantagens econômicas e comerciais, possuía alguns vícios, ou melhor, imperfeições que não foram superadas, sendo uma delas o localismo ¹⁹⁹, afinal não havia comunicação entre as estradas de ferro localizadas nas zonas de produção. Com trajetos semelhantes, limitavam-se a ligar as zonas de produção aos portos ou áreas próximas, sendo insignificante, portanto, a sua capacidade integradora. Assim,

¹⁹⁹ NATAL, Jorge Luís Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: História e perspectivas. 1991. Tese (Doutorado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia – Unicamp, p.76

serviam para alimentar o mercado mundial, direcionando-se a atender o comércio com o exterior em detrimento de outras regiões produtoras, muitas vezes próximas geograficamente. O resultado foi a existência de uma grande diversidade de bitolas, umas estreitas e outras largas.

Nesse ponto, não houve por parte do Estado, no século XIX, uma política que buscasse racionalizar a implantação de vias férreas no que concerne aos trilhos e traçados. Cada região adquiriu sua especificidade e muitas delas, de acordo com a variação da exportação da produção que transportava, tornaram-se onerosas por possuírem um percurso bastante sinuoso e inviável. A corrupção era traço marcante na questão das concessões. Havia garantia do que se gastava na implantação ²⁰⁰, determinando um preço médio de trinta contos de réis ²⁰¹, dando, assim, margem a muitos abusos. Ignoraram-se os problemas peculiares a cada uma delas no que concerne ao seu traçado, ocasionando a formação de muitas vias com condições ruins para o tráfego, ou melhor, tão inviáveis em determinados locais que acabaram concorrendo com tropas de mulas.²⁰² Como resultado, falências e encampações tornaram-se uma constante nas primeiras décadas do século XX.

Segundo Couty, *em toda parte foram construídas estradas de ferro sem que ninguém se preocupasse se elas teriam alguma coisa para transportar* ²⁰³, sendo o Estado o principal responsável por construir ou permiti-las, em regiões sem prosperidade econômica, uma vez que *constrói estradas de ferro sem nenhuma utilidade e poucas cobrem a metade das despesas de manutenção; as receitas por quilômetro percorrido variam entre 500 e 1.000 francos e o tráfego é quase nulo.* ²⁰⁴

Em suma, além da falta de uma legislação que pudesse implementar um sistema integrado de caminhos de ferro para o país, rompendo com o sentido área de produção-porto, muitos trilhos foram construídos passando por regiões inóspitas e com traçados desnecessariamente sinuosos, tornando essas estradas onerosas e inviáveis.

²⁰⁰ CUNHA, Pedro Nolasco da. **Concessões Ferroviárias**. Brazil-Ferro-Carril. Rio de Janeiro, ano XIII, vol. XXIII, n.267 e 268, p.551-562.set.1922. apud ROSA, op.cit., p. 22, nota 159.

²⁰¹ Ibidem.

²⁰² BENÉVOLO, op.cit., p.492 apud ROSA, op.cit., p. 23, nota 159.

²⁰³ COUTY, op.cit., p.167.

²⁰⁴ Ibidem, p.168.

2.3. Implantação e relevância das estradas de ferro no Espírito Santo

A implantação de vias férreas no Espírito Santo esteve estreitamente ligada ao café. As três primeiras ferrovias em solo capixaba foram a Estrada de Ferro Caravellas, o Ramal de Santo Eduardo (pertencente à Leopoldina Railway) e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, tendo todas elas a peculiaridade de se encontrarem na principal região cafeeira, a região sul, entre os vales dos rios Itapemirim e Itabapoana.

As dificuldades para concretizar esse anseio foram diversas. Devido à guerra do Paraguai, em meados da década de 1860, o governo imperial preocupou-se apenas com as ferrovias de caráter estratégico, deixando em segundo plano as que atendiam apenas aos interesses locais. A iniciativa particular deveria atendê-los. Porém, dada a estrutural carência de capitais e a falta de tradição de implementação de empreendimentos arrojados, estas determinações condicionantes do favor, encetaram, ainda mais, os atrasos à implantação do melhoramento ferroviário.²⁰⁵ Isso, pois, teve como resultado o atraso em implantar esse moderno meio de transporte, sendo o Espírito Santo apenas a décima quinta província a concretizar tal feito.²⁰⁶

O primeiro governante a expor o pensamento ferroviarista no Espírito Santo foi Francisco Ferreira Correia, em 1872, tendo como idéia ligar Itapemirim a Vitória, passando por Piúma, Benevente (Anchieta) e Guarapari, num total de 20 léguas, ou seja, 120 km.²⁰⁷ No ano seguinte, foi feita a Lei Provincial n° 37 de 1872, que buscou fixar as bases para a rede ferroviária a nível provincial.²⁰⁸ No ano seguinte, um contrato foi celebrado com Thomaz Duton Júnior, Francisco Portela e Miguel Feital, para a

²⁰⁵ As condicionantes eram, dentre outras, atingir uma renda líquida mínima prevista de 4%, fundamentada em dados estatísticos. Cf. BITTENCOURT, Gabriel. **História Geral e Econômica do Espírito Santo**. Vitória: Multiplicidade, 2006, p.186.

²⁰⁶ SILVA, op.cit., nota 159, quadro n°13, apud ROSA, op.cit., p.19, nota 159.

²⁰⁷ Partimos do princípio que a légua no Brasil vale 6km. Sobre as informações do plano do presidente Correia, cf. ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1870-1871 (Francisco Ferreira Correa) **Relatório...** 1871, p.95.

²⁰⁸ Lei Provincial n° 37 de 1872. Essa lei, dentre outras resoluções, dava concessão de privilégio exclusivo por 80 anos a Miguel Feital, Thomaz Dutton Junior e Francisco Portela. A garantia de juros seria de 4% sobre o capital empregado, contanto que não ultrapassasse 12 mil contos. A via férrea seria de bitola estreita, dividida em seis seções: 1ª- de Vitória a Minas Gerais, passando pelo Porto de Souza às margens do Rio Doce; 2ª- de Vitória ao Monte Belo, às margens do Rio Iconha; 3ª- de Monte Belo a Cachoeiro de Itapemirim; 4ª- de Cachoeiro de Itapemirim à Vila do Alegre, margeando o Rio Itapemirim, a entroncar-se com os limites da província de Minas Gerais pelo sul; 5ª- da linha para o norte (do ponto em que for mais conveniente) até São Mateus; e 6ª de Cachoeiro de Itapemirim a São Pedro de Itabapoana (Mimoso do Sul).

construção de uma via férrea que ligasse Vitória a Natividade, mais ao noroeste, em território mineiro.²⁰⁹ Porém, em 1877 caducou a concessão (que era de 90 anos) e a garantia de juros (7% sobre 6.000:000\$000) devido a um desentendimento entre os engenheiros contratantes a respeito de uma prorrogação do prazo, requerida em 1875.²¹⁰ Em 1881, uma nova concessão foi realizada para a firma Waring Brothers, mas acabou não prosperando.

Também no início da década de 1880, o governo deferiu um requerimento de concessão de privilégio para a construção de duas vias férreas: uma ligando Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, saindo de Argolas (Vila Velha), passando por Viana, Guarapari, Benevente, Itapemirim, chegando a Cachoeiro, seguindo de lá até as cabeceiras do Rio Pardo, e a outra, dessa cidade até Duas Barras, com um ramal para Alegre e outro para Castelo.²¹¹ O objetivo era transportar para a capital o café produzido em toda a região sul da província, polarizada pelo município de Cachoeiro, bem como da região mineira próxima à divisa com o Espírito Santo. Buscava-se também uma ligação com o território mineiro pelo sul da província, e o conseqüente transporte de sua produção. Essa estrada, quando pronta, teria em seu favor atravessar municípios já bastante povoados, e onde a agricultura tinha maior vulto, facilitando a concessão de garantia de juros por parte do Estado.²¹² Nascia aí a idéia de interiorizar a capital por uma ferrovia, trazendo para seu porto a produção do sul capixaba.

Dessa forma, para o primeiro ramal, foi dada uma concessão de 50 anos, em 1880, a Eduardo Mendes Limoeiro e José Maria Barbosa, mas o projeto não progrediu e em comum acordo foi cancelado. Somente em 1891, no período republicano, o projeto foi retomado, dessa vez pela “Companhia de Viação Férrea Sapucaí”. O percurso planejado era de 280 km, com garantia de juros de 7% sobre 45:000\$000 por quilômetro, no trecho de Vitória a Matilde. Contudo, os incentivos não foram suficientes devido à situação financeira da empresa, o que causou a caducidade da concessão. Como última tentativa para realizar tal projeto, o governo estadual incorporou a ferrovia no ano de

²⁰⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Vice-Presidente, 1872-1876 (Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas) **Relatório...** 1873, p.10.

²¹⁰ NEVES, Gilberto Santos. Estrada de Ferro Leopoldina. Histórico da linha Sul do Espírito Santo. In: **REVISTA do Instituto Histórico Geográfico do Espírito Santo**. n.14. Vitória: Imprensa Oficial, 1941, p.40.

²¹¹ Ibidem, p.41.

²¹² ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Martins), op.cit. p.5

1893, sob o nome “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”.²¹³

Insucessos à parte, o trecho entre Cachoeiro de Itapemirim e Duas Barras acabou saindo do papel às vésperas do golpe republicano de 1889. A empresa responsável foi a “Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Caravellas”, de propriedade do Visconde de Matosinhos. Tendo os estudos sido realizados no prazo correto, a construção durou menos de dois anos, com início em janeiro de 1886 e término em setembro de 1887. Foram os primeiros 71 km de trilhos inaugurados na província, sendo 49,5 km destinados a Alegre e 21 km ao ramal de Castelo.²¹⁴ O objetivo dessa ferrovia era transportar o café das respectivas regiões de ambas as cidades para Cachoeiro de Itapemirim e de lá para o porto de Itapemirim, agilizando o comércio exportador naquela região.

Até 1889 nada mais foi realizado. Ao adentrar o período republicano, o Espírito Santo possuía míseros 71 km de trilhos construídos, enquanto Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais já passavam da casa dos milhares. Mesmo o Distrito Federal, composto apenas pelo município do Rio de Janeiro, estava à frente, com 105 km já implementados. Para demonstrar seu tamanho atraso no que se refere ao desenvolvimento de vias férreas, optamos por fazer uma comparação entre os principais estados cafeeiros no que diz respeito à densidade de quilômetro de ferrovia por quilômetro quadrado de área²¹⁵, no ano de 1890, período inicial da república e véspera da construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, conforme pode ser observado na tabela que se segue:

²¹³ NEVES, op.cit., p.41.

²¹⁴ BRASIL (Ministério da Agricultura) Ministro 1887. (Rodrigo Augusto da Silva) **Relatório...** 1887, p.291.

²¹⁵ As áreas calculadas dos estados são as atuais, fornecidas pelo site do IBGE <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 ago. 2007.

**Tabela II.5 – Densidade de quilômetro de ferrovia
nos principais estados cafeeiros e no Distrito Federal, em 1890.**

Território	Área em Km ²	Km de ferrovia	Densidade Km de ferrovia por Km ²
Região Sudeste	924.511,292	6.443	0,0069
MG	586.528,293	1.996	0,0034
SP	248.209,426	2.464	0,0099
ES	46.077,519	71	0,0015
RJ *	42.514,054	1.807	0,0413
DF	1.182	105	0,0888

Fonte: SILVA, op.cit., nota 206, apud ROSA, op.cit.,p. 19, nota 159.

As áreas dos estados foram retiradas do site <<http://www.ibge.gov.br/estadosat>>. Acesso em: 15 ago. 2007.

Nota: Calculamos a área do estado do Rio de Janeiro subtraindo a área do município do Rio de Janeiro, que pertencia ao Distrito Federal em 1890.

Ao observarmos a tabela II.5, percebemos que a quilometragem de trilhos por quilômetro quadrado de área do Espírito Santo é muito inferior aos demais estados e ao Distrito Federal, embora tenha uma área muito menor do que São Paulo e Minas Gerais. Este último, embora já possuísse uma área 12,7 vezes maior, apresenta uma densidade de 0,0034, ou seja, duas vezes maior do que a capixaba, com 0,0015. Ao compararmos com São Paulo (0,0099 km/km²), Rio de Janeiro (0,0413 km/km²), e em seguida Distrito Federal (0,0888 km/km²), o contraste é ainda maior, como pode ser observado na tabela II.6:

**Tabela II.6 – Participação do Espírito Santo
na malha ferroviária da Região Sudeste e do Brasil em 1890**

Estados	Km de Ferrovia	% sobre a malha da Região Sudeste (6.443 km)	% sobre a malha nacional (9.255 km)
Minas Gerais	1.996	30,98	21,56
São Paulo	2.464	38,24	26,62
Espírito Santo	71	1,10	0,77
Rio de Janeiro	1.807	28,04	19,52
Distrito Federal	105	1,62	1,13

Fonte: SILVA, op.cit., nota 206, apud ROSA, op.cit.,p. 19, nota 159.

De acordo com a tabela II.6, a grande diferença quilométrica da malha ferroviária entre os três principais estados cafeeiros e o Espírito Santo refletia-se também nas porcentagens. Seus valores eram muito próximos: São Paulo possuía 2.464 km, representando 38,24% de toda a malha ferroviária da região sudeste e 26,62% do país;

Minas Gerais, 1.996 km, representando 30,98% do total da região sudeste e 21,56% do total nacional; e Rio de Janeiro, 1.807, representando 28,04% a nível regional e 19,52% a nível nacional. Quanto às porcentagens capixabas, eram tão insignificantes quanto a sua quilometragem: 1,10% a nível regional e 0,77% a nível nacional.

Ao compararmos sua malha com a de outros estados, de malha inferior a 1000 km, que não produziam café ou se produzissem, não o faziam em quantidade significativa, o resultado não muda muito. A quilometragem bruta é inferior a todos os estados comparados, excetuando-se o Pará, sendo ambos os únicos a não chegarem a sequer 1% da malha total nacional, representando 0,77% e 0,65%, respectivamente. Logo, apesar de ser o estado, que, dentre eles, possui alguma produção cafeeira significativa, o que, em tese, demandaria maior produção de excedentes e mais investimentos nesse ramo de transporte, não conseguiu atrair importantes projetos ferroviários. Quanto à densidade, ela só superava a de Santa Catarina, que era de 0,0012 km/km² de área, consoante tabela II.7:

Tabela II.7 – Situação comparativa do Espírito Santo com os estados de malha ferroviária de até 1.000 km, e respectivas dimensões relativas à malha total nacional

Estados	Km de Ferrovia	% sobre a malha nacional (9.255 km)
Bahia	1.058	11,43
Rio Grande do Sul	912	9,85
Pernambuco	583	6,30
Ceará	285	3,08
Alagoas	164	1,77
Paraíba	122	1,31
Rio Grande do Norte	121	1,30
Santa Catarina	117	1,26
Paraná	110	1,19
Espírito Santo	71	0,77
Pará	60	0,65

Fonte: SILVA, op.cit., nota 206, apud ROSA, op.cit., p. 19-20, nota 159.

As áreas dos estados foram retiradas do site <<http://www.ibge.gov.br/estadosat>>. Acesso em: 15 ago. 2007.

Ao compararmos a tabela II.6 (porcentagem das linhas férreas da região sudeste, por estado) com a tabela II.8 (porcentagem da produção de café da região sudeste, por estado) nota-se que em São Paulo havia 38,24% de toda a malha da região para atender

uma produção de 37,1%, Minas Gerais possuía 30,98% de trilhos para atender uma produção de 20,8%, o Rio de Janeiro, 28,04% para atender uma produção de 37,8%; enquanto o Espírito Santo apenas 1,10% para atender uma produção de 4,3%.

Esses valores nos remetem a interpretar que São Paulo possuía uma malha, em porcentagem, equivalente ao que produzia em café, já Minas Gerais tinha uma malha maior do que a sua produção, enquanto o Rio de Janeiro alcançava uma malha um pouco inferior ao que produzia, mas nada comparado ao Espírito Santo, onde a porcentagem da produção era quatro vezes maior do que a porcentagem da malha ferroviária.

Tabela II.8 – Produção exportável de café, em mil sacas, das principais regiões produtoras.

Média Anual do período	São Paulo		Rio de Janeiro		Minas Gerais		Espírito Santo		Total	
	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%
1881-1890	2.138	37,1	2.176	37,8	1.200	20,8	250	4,3	5.764	100,0

Fonte: TAUNAY, A. de E. História do Café no Brasil. Rio de Janeiro: DNC, 1943.; FRAGA, C.C. “Resenha história do café no Brasil”, Boletim da Divisão de economia Rural, vol.10, nº1. São Paulo: Secretaria da Agricultura do estado de São Paulo, 1963 apud CANO, Wilson. **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil**. Campinas: Ed. Unicamp, 2002, p.52.

Essa análise nos remete a concluir que havia grande carência de trilhos no Espírito Santo, mesmo para atender a uma região que pode ser considerada geograficamente e produção pequenas, se comparada com as demais regiões cafeeiras dos estados vizinhos. Isso, pois, colocava-o na “retaguarda” do progresso ferroviário no Brasil.

Para justificar essa carência, entendemos que, ao longo do século XIX, faltou, em primeiro lugar, um setor privado, quer fosse a nível local, nacional ou estrangeiro, interessado, habilitado ou com recursos suficientes para investir no Espírito Santo, pois a produção cafeeira capixaba não os atraía, se comparada com a paulista; em segundo lugar, um grupo forte de grandes cafeicultores que pudesse investir em ações de possíveis empresas; e, em terceiro lugar, recursos do governo local, pois suas rendas eram diminutas. Como exemplo da falta de recursos, a primeira estrada de ferro construída teve dificuldades em receber o valor em garantia de juros, que era de

97:563\$361, embora o custo por quilômetro fosse baixo (22:290\$310) ²¹⁶, se comparado com o de outras estradas de ferro da época. ²¹⁷

A despeito da carência de recursos, havia um “pensamento ferroviarista” capixaba. Segundo Bittencourt, três linhas mestras norteavam-no: *a primeira era uma crença geral de que a incrementação da vida econômica e material da província dependia da consolidação de sua ligação com Minas Gerais [...]* ²¹⁸ Podemos exemplificá-la nas palavras do presidente Marcelino Tostes, o qual acreditava que

ligar essa província com a de Minas Geraes, por uma estrada de ferro, é Srs., attrahir a colonisação e a emigração espontaneas para seus uberrimos e incultos terrenos; é facilitar a exportação dos seus productos proporcionando um dos mais bellos portos do império; é estender o seu commercio e desenvolver a sua lavoura; é finalmente constituir a ligação directa com o estrangeiro. ²¹⁹

A segunda linha era a percepção da incontestável polarização da “micro-região sul” por Cachoeiro de Itapemirim, ou seja, como sendo um verdadeiro centro aglutinador de todo o café descido daquela área, originando a aprovação por parte da Assembléia Provincial de uma via férrea que dinamizasse o escoamento da produção para aquela cidade.

Por fim, a terceira, baseava-se no interesse da construção de uma ferrovia que ligasse toda essa produção ao Porto de Vitória, evitando que ela continuasse sendo levada para o porto do Rio de Janeiro, o qual ficava com os ganhos da venda do café de uma área que não pertencia sequer à província fluminense. Vale ressaltar que essa linha mestra foi o motivo pelo qual o governo provincial tinha tanto interesse na ligação entre Vitória e Cachoeiro e a “razão de ser” da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. ²²⁰

²¹⁶ BRASIL (Ministério da Agricultura) Ministro (Silva), op.cit., p.291.

²¹⁷ As estradas de ferro comparadas foram: Nata- Nova Cruz (RN), Conde D’Eu (PB), Recife a Limoeiro(PE), Central de Alagoas (AL), Central da Bahia (BA), Nazaré (BA), Santo Amaro (BA), Valenciana (RJ), Carangola (RJ), Ituana (SP), Sorocaba (SP), São Paulo-Rio (SP/RJ), Mogiana (SP), Leopoldina (RJ/ MG/ ES), Oeste de Minas (MG), Rio-Minas (RJ/MG), Paranaguá-Curitiba (PR), Tereza Cristina (SC) e Rio Grande a Bagé (RS). Os custos por quilômetro variaram entre 91:148\$548 (E.F. Rio-Minas) e 22:267\$640 (E.F. Oeste de Minas). Cf. BENÉVOLO, op.cit., p.491-492 apud ROSA, op.cit., p.22-23, nota 159.

²¹⁸ BITTENCOURT, op.cit., p.194, nota 205.

²¹⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1880 - 1881 (Marcelino Assis Tostes), **Relatório...** 1881, p.38.

²²⁰ Mesmo após a proclamação da república, o recém-criado governo do estado incorporou grande parte dos anseios da antiga província, quer fossem, escoar a produção mineira através de um corredor de exportação e trazer para a capital a produção cafeeira da região sul do estado.

Capítulo III – Importância da Região Sul para o Espírito Santo

A produção açucareira, que, desde o período colonial, era a principal atividade econômica no Brasil e no Espírito Santo, começou a sofrer a concorrência do café, na agricultura principal, ao ponto de verificar-se a condição hegemônica desse produto no conjunto da exportação nacional. Também concorreu para a diminuição do consumo do açúcar brasileiro uma conjuntura internacional desfavorável, onde a Europa bem como os Estados Unidos, os quais eram os maiores consumidores mundiais desse produto, passaram a ter a sua própria produção, através da beterraba.²²¹ Essa situação da lavoura açucareira agravou-se, ao longo do tempo, dada a falta de investimentos tecnológicos e a permanência do sistema escravocrata, empecilhos para o crescimento dessa produção e conseqüente crescimento da inserção do Brasil como forte concorrente no mercado internacional.²²²

Em contrapartida, o consumo de café aumentava sistematicamente, principalmente nos Estados Unidos, que, além de tudo, buscavam novas fontes de abastecimento que não as colônias anglo-holandesas presentes na Ásia, como forma de fugir do controle comercial exercido por Londres e Amsterdã.²²³ Também na Europa houve um crescimento significativo do consumo, elevando o preço e tornando atrativa a sua produção.

Como resultado, podemos observar na tabela III.1 que já na década de 1830 o café superava o açúcar na balança de exportações brasileiras, tornando-se responsável por 43,8% do total exportado, contra 24,0% do açúcar. A partir de 1870, alcançou outro marco significativo, representando mais da metade desse mesmo total, alcançando 56,6% e 61,5% na década seguinte. Sua importância tornou-se cada vez maior, tanto que passou a ser acompanhado de longe pelo segundo produto, que contribuía com apenas 9,9% no período de 1880-1890.

²²¹ PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004, p.158.

²²² SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional. In: FAUSTO, Boris. (Dir.). **O Brasil republicano**. v.1. Estrutura de poder e economia (1889-1930). (Coleção História Geral da Civilização Brasileira, tomo III). São Paulo: Difiel, 1997, p.354

²²³ Ibidem, p.160.

Tabela III.1 – Participações relativas dos principais produtos brasileiros na receita de exportações, entre 1821-1890

Período	Café	Açúcar	Algodão	Borracha	Couros e Peles	Outros
1821-1830	18,4	30,1	20,6	0,1	13,6	17,2
1831-1840	43,8	24,0	10,8	0,3	7,9	13,2
1841-1850	41,4	26,7	7,5	0,4	8,5	15,5
1851-1860	48,8	21,2	6,2	2,3	7,2	14,3
1861-1870	45,5	12,3	18,3	3,1	6,0	14,8
1871-1880	56,6	11,8	9,5	5,5	5,6	11,0
1881-1890	61,5	9,9	4,2	8,0	3,2	13,2

Fonte: SILVA, H. Schlittler. Tendências e características gerais do comércio exterior no século XIX. In: REVISTA de história da economia brasileira. São Paulo: [s.n.], 1953. Ano I, nº1. VILELA, A. Villanova; SUZIGAN, W. Política de governo e crescimento da economia brasileira 1889 -1945. Rio de Janeiro: IPEA/ INPES, 1973 apud SINGER, op.cit., p.355.

Seguindo essa tendência nacional, 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.²²⁴ Nem mesmo regiões de importante plantação canavieira e produção açucareira, como no município de Itapemirim, foram poupadas, provocando a substituição do açúcar pela rubiácea.

Seu crescimento despertava o interesse dos governantes em entender as suas vantagens. Em sua longa análise, o presidente Leão Velloso concluiu que

não só o terreno, em geral, é mais apropriado a lavoura do café, como também na crise, porque está passando a agricultura do paiz, pela cessação do trafico de africanos, que a supria de braços, a cultura que mais lhe convém é aquella, que mais favorece o desenvolvimento da pequena lavoura, como é a do café em relação a da canna, a qual reclama num mesmo estabelecimento maior numero de braços, e maior somma de capitaes [...].²²⁵

Como resultado, no início da década de 1850, o café ultrapassou o açúcar na balança de exportações capixabas, não mais perdendo espaço para esse produto. O período de 1857-1858 já apresentava o grande distanciamento entre um produto e outro, posto que

²²⁴ ARAUJO FILHO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. IGEOG, série Teses e monografias N.09. São Paulo: USP, Instituto de Geografia, 1974, p.181.

²²⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1858-1859 (Pedro Leão Velloso) **Relatório...** 1859, p.28.

o açúcar representava apenas 21,97% do que era exportado em café. Vejamos a tabela III.2:

Tabela III.2. – Exportação de açúcar e café do Espírito Santo em arrobas

Ano	Café	Açúcar
1846-1847	226,388	304,261
1848-1849	151,512	511,401
1853-1854	203,908	172,617
1855-1856	316,142	125,459
1857-1858	308,110	67,706

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1859 (Velloso), op.cit., p.28.

Vale mencionar que, a princípio, o café se espalhou pelas principais regiões da província, identificadas com base tanto no mapa de Campos Júnior²²⁶ como no de Rocha e Cosseti.²²⁷ De acordo com ambos, identificamos quatro regiões produtoras: a Região Norte, polarizada por São Mateus, cortada principalmente pelos Rios Doce e São Mateus; a Região Central, polarizada por Vitória, que tinha como principais rios o Jucú e o Santa Maria; a Região de Benevente, polarizada pela vila e cortada pelo rio de mesmos nomes; e a Região Sul, polarizada inicialmente por Itapemirim e cortada principalmente pelos rios Itapemirim e Itabapoana.²²⁸

Para avaliar a relevância de cada região, baseamo-nos nas exportações de café dos principais portos de cada uma delas. Isso se justifica na medida em que esse produto passou a liderar significativamente a pauta de exportações, sendo o responsável direto pelo crescimento das rendas provinciais. Utilizando, pois, esses critérios, percebemos que, inicialmente (na década de 1850), a principal região produtora era a norte, com 32.080 arrobas; seguida pela central, com 26.050; pela sul, com 18.600 e por Benevente

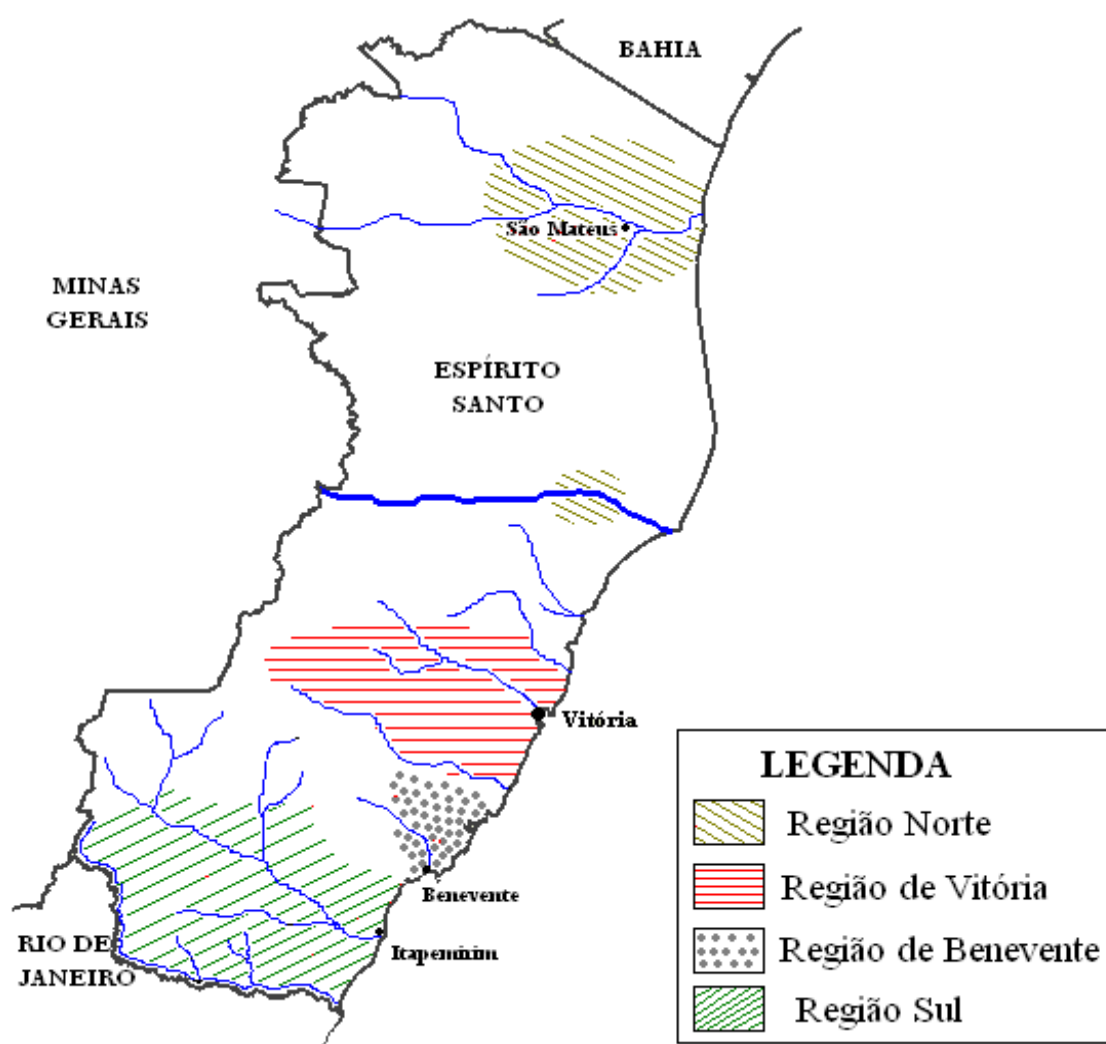
²²⁶ Esse autor adaptou esse mapa da divisão territorial do Espírito Santo de 1912, copiada e montada do relatório apresentado ao Congresso Legislativo em 23 de maio de 1912 pelo presidente do Espírito Santo, Jerônimo Monteiro. Cf. CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira. **O novo arrabalde**. Vitória: Prefeitura Municipal, 1996, p.203.

²²⁷ ROCHA, Haroldo Correa; COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930**. Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983. Mapa I.

²²⁸ Em nossa divisão, a exportação da Região Norte era composta por São Mateus, Barra de São Mateus (Conceição da Barra), Linhares e Santa Cruz; da Região Central, pela Capital, Espírito Santo (Vila Velha) e Serra; da Região de Benevente por Benevente, Guarapari e Piúma; e da Região Sul, por Itapemirim, Santo Eduardo e Itabapoana.

com 6.150.²²⁹ Mas, com o passar das décadas, as regiões do centro e do sul passaram a se destacar mais, superando a Região Norte. Assim, Vitória e Itapemirim se tornaram os principais portos de exportação, enquanto a região de São Mateus voltou a se caracterizar pela produção e exportação de farinha de mandioca.

Mapa III.1 – Regiões produtoras de café do Espírito Santo



Fonte: CAMPOS JÚNIOR, op.cit.; ROCHA; COSSETI, op.cit.

²²⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1852 (José Bonifácio Nascentes D'Azambuja) **Relatório...** 1852, Anexo tabela n.7.

Ressalta-se, pois, que Região Central (ou da capital) foi a primeira a ter uma produção significativa. Isto se deu por causa da imediata substituição da lavoura açucareira, então decadente, por uma mais rentável. Logo, os poucos recursos adquiridos com o cultivo da cana e até com outras culturas de subsistência foram reaplicados na produção cafeeira, tanto que, em 1851, a grande maioria de trabalhadores, tanto escravos (1.257) quanto livres (139), bem como boa parte do número de estabelecimentos (197) se dedicavam à essa cultura.²³⁰

Característica marcante foi a presença maciça de pequenas propriedades, que se acentuou com a chegada dos estrangeiros e a expansão dessa produção para a região serrana central. Assim, a produção caracterizou-se por ser pequena nas propriedades, mas, como a quantidade delas crescia continuamente com a chegada dos imigrantes europeus, a produção dessa região sempre foi significativa. Por fim, vale ressaltar que o *café produzido era de má qualidade e encontrava baixo preço no mercado*, sendo transportado, inicialmente, para o porto do Rio de Janeiro, e, a partir de 1881, diretamente para o exterior.²³¹

A Região Sul, por sua vez, 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 a crescente ocupação por mineiros e fluminenses, os quais penetraram nos dois principais vales da região: Itapemirim e Itabapoana, estimulados pelo crescimento do preço desse produto no mercado internacional. Atraía-os também a proximidade com o porto do Rio de Janeiro, tornando menor o custo do transporte; a farta disponibilidade de terras virgens e devolutas, diferentemente das desgastadas, presentes no interior fluminense; e a proximidade com o Vale do Paraíba, seu local de origem.²³²

Além da origem ocupacional, essa área possuía também outras características distintas em relação ao resto da província. No aspecto geográfico, um solo mais fértil, menos ondulado nos vales dos rios, e um clima úmido com chuvas mais regulares. Em relação

²³⁰ SALETTTO, Nara. **Transição para o trabalho livre e pequena propriedade no Espírito Santo (1888-1930)**. Vitória: Edufes, 1996, p.46-47.

²³¹ Ibidem, p.52.

²³² ROCHA; COSSETI, op.cit., p.18.

às fazendas – baseando-nos na análise feita por Saletto ao comparar as fazendas hipotecadas dos principais estados cafeeiros no ano de 1883 –, percebemos que possuíam um baixo valor financeiro, com vasta extensão territorial, mas com poucas plantações de café, o que possibilitava uma média de pés de café por escravo menor do que nas outras regiões (1.390 pés de café para cada escravo, seguido pelo Oeste Paulista, com 2.450 e Rio de Janeiro, com 3.513).²³³

O surto cafeeiro, segundo Almada, aumentou substancialmente a instituição escravista na província. De 1824 (período anterior ao surto cafeeiro na região) a 1876 (momento em que o sul desponta como grande produtor no Espírito Santo), o número de cativos nessa região cresceu significativamente, assim como a porcentagem do total provincial: saltou de 3.127 para 11.853, numa porcentagem que variou de 23,7% para 57,0%.²³⁴ Para justificar a adoção das relações escravistas de produção, o presidente Leão Velloso afirmava que *o trabalho he movido por braços escravos, por que os livres não se querem sujeitar, e se o fazem he por alto preço, com todas as commodidades*.²³⁵

Rocha e Cosseti definem a produção cafeeira nessa região em duas fases: a primeira (1852-1870), que *não representou para a Província do Espírito Santo mais que o início da ocupação de suas terras*, pelo fato de não ter contribuído significativamente para a *constituição de cidades e para a formação do capital mercantil-exportador*²³⁶; e a segunda, caracterizada por uma *nova expansão cafeeira em direção às terras ainda virgens da região sul*.²³⁷

Porém, por mais que num primeiro momento a região não fosse a mais importante economicamente, já começava a chamar a atenção dos governantes, afinal já no ano de 1857, os municípios de Itapemirim e São Mateus eram os únicos a apresentar alguma prosperidade.²³⁸

²³³ SALETO, op.cit., p.37-38.

²³⁴ A autora do qual retiramos os dados consultou como fonte relatório ministerial e de presidente de província, censos estatísticos da província e do Brasil. Cf. ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. **Escravidão e transição:** o Espírito Santo (1850/1888). Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984, p.118

²³⁵ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Velloso) Op.cit. apenso F, p.4

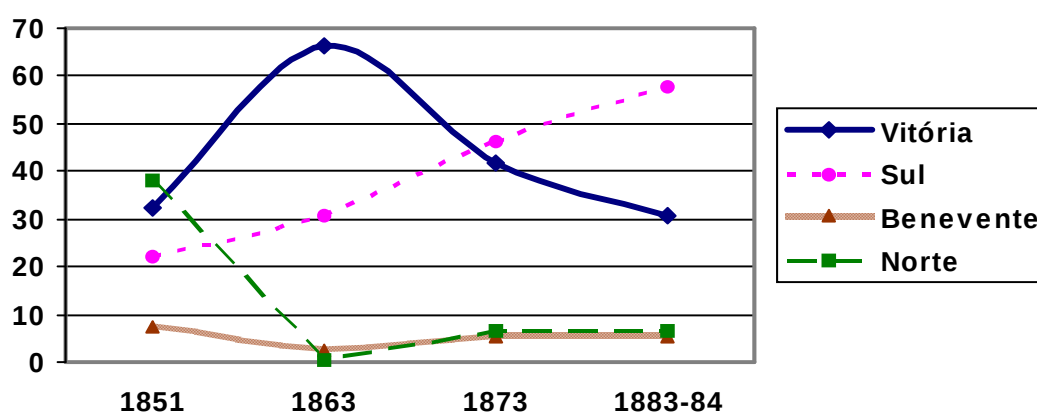
²³⁶ ROCHA; COSSETI, op.cit., p.33.

²³⁷ Ibidem.

²³⁸ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1856-1857 (José Mauricio Fernandes Pereira de Barros), **Relatório...** 1857, p.15-16

O crescimento ocorrido no segundo momento (depois de 1870) transformou a região Sul na maior produtora de café, na de maior importância arrecadada e até mesmo de maior população, sem contar o que era “contrabandeado” para o Rio de Janeiro, fugindo do fisco. As tabelas III.3, III.4 e III.5, e os gráficos III.1 e III.2 demonstram esse crescimento ante as demais regiões. Na tabela III.3, por seu turno, percebemos que foi significativo o crescimento dessa região no que diz respeito à exportação de café. Em 1852, esse valor girava em torno de 273.234 kg, correspondendo a 22,24% do total da província, ficando atrás das regiões Norte e de Vitória (que exportavam respectivamente 469.347 kg e 395.748 kg) e à frente apenas da pequena região de Benevente, com apenas 90.343 kg. Na década seguinte, por outro lado, houve uma completa inversão de valores, pois a região da capital passou a exportar a maior quantidade, respondendo por 66,51% do total, seguida pela Região Sul com 30,7%, Benevente com 2,44% e a Região Norte, que caiu acentuadamente para apenas 0,28%. A partir da década de 1870, a Região Sul se configurou como a maior produtora de café, passando a exportar 46,27% em 1873 e 57,58% no período 1883-1884, enquanto a capital caíra para 41,90% e 30,64% nos respectivos períodos. A tabela III.3 é ilustrada no gráfico III.1, conforme é possível ser visto a seguir:

Gráfico III.1 - Exportação de café do Espírito Santo, por região, em porcentagem



Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (D’Azambuja), op.cit, quadro n.7.

ESPÍRITOSANTO (Província) Vice-presidente, 1863-1864 (Eduardo Pindahyba de Mattos) **Relatório...** 1864, [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1872-1874 (Luiz Eugenio Horta Barbosa), **Relatório...** 1874, [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1885-1886 (Antonio Joaquim Rodrigues), **Relatório...** 1885, p.5-7.

Tabela III.3 - Exportação de café do Espírito Santo, por região, nos anos de 1863, 1873, e no período entre 1883-1884

Região	1851		1863		1873*		1883-1884	
	Kg	%	Kg	%	Kg	%	Kg	%
Vitória	395.748	32,21	1.283.171	66,51	1.884.374	41,90	3.246.007	30,64
Sul	273.234	22,24	594.386	30,77	2.080.765	46,27	6.122.710	57,58
Benevente	90.343	7,350	46.963	2,44	236.186	5,25	572.918	5,29
Norte	469.347	38,20	5.274	0,28	295.372	6,57	650.262	6,49
Total	1.228.672	100	1.929.794	100	4.496.697	100	10.591.897	100

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (D'Azambuja), op.cit., quadro n.7.

ESPÍRITO SANTO (Província) Vice-presidente (Mattos), op.cit., [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Barbosa), op.cit., [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Rodrigues), op.cit., p.5-7.

Nota: (1) Não foi possível computar os dados de Itabapoana para esse ano, pois estes não foram informados ao governo provincial, no respectivo relatório.

(2) Consideramos a região de vitória apenas o que era exportado por seu porto; a região Sul os municípios de Itapemirim, Itabapoana e Santo Eduardo; a região de Benevente os municípios de Benevente, Guarapari e Piúma; e a Região Norte os municípios de São Mateus, Barra de São Mateus, Santa Cruz e Rio Doce.

Analisando as importâncias arrecadadas com as exportações (gráfico III.2 e tabela III.4), percebemos também um crescimento significativo da Região Sul, nos mesmos moldes que o crescimento em exportação de café. Isso, pois, leva-nos a concluir que a exportação de café tinha um peso muito grande nas arrecadações alfandegárias. Assim, se em 1851, como em exportação de café, a Região Sul também ficava atrás das regiões Norte e da Capital em arrecadações, no período de 1883-1884 tornou-se a região com maiores rendas, respondendo por mais da metade do total arrecadado pela província no período em que passou a exportar mais da metade de todo o café provincial. A única exceção é o ano de 1863, no qual já ocupara o segundo lugar em exportações de café, mas permanecia como terceira região em arrecadação, uma vez que a Região Norte, ao deixar de produzir café, fortalecia a sua produção de farinha de mandioca, permanecendo ainda como a segunda região mais importante em rendas.

Tabela IV.2- Importância total arrecadada com as exportações, por região, nos anos de 1851, 1863, 1883-1884, em contos de réis.

Região	1851		1863		1883-84*	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Vitória	11:297\$386	42,48	33:441\$489	49,04	59:721\$476	29,75
Sul	4:618\$443	17,37	16:157\$224	23,80	106:542\$859	53,07
Benevente	1:478\$427	5,56	1:472\$092	2,16	11:014\$438	5,49
Norte	9:197\$976	34,59	17:044\$630	25,00	23:470\$998	11,69
Total	26:592\$232	100,00	68:175\$435	100,00	200:749\$771	100,00

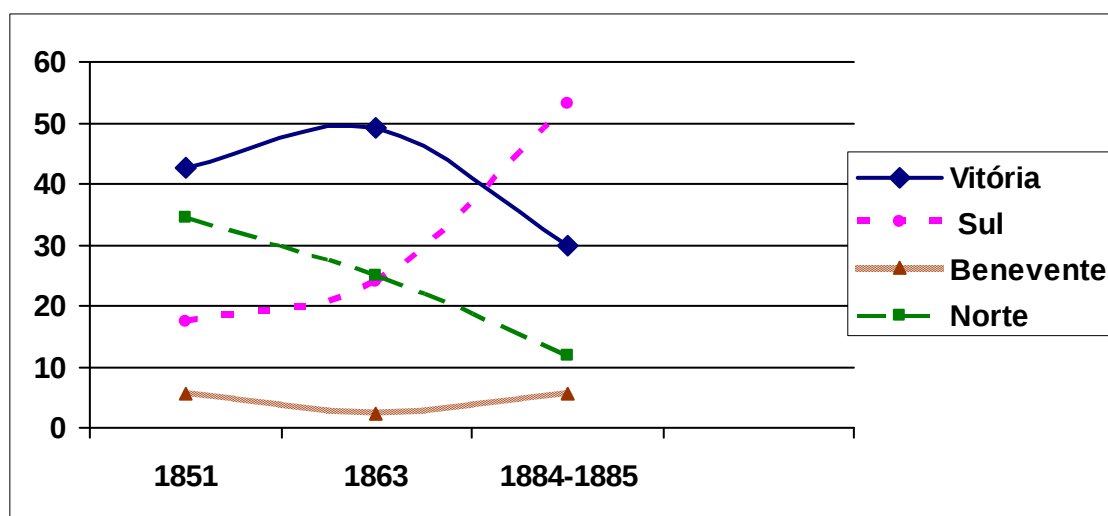
Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (D'Azambuja), op.cit., quadro n.7.

ESPÍRITO SANTO (Província) Vice-presidente (Mattos), op.cit., [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Rodrigues), op.cit., p.5-7.

Nota: A partir de 1883-1884 passou a ser incluída a exportação de madeira.

Gráfico III.2 - Importância total arrecada com as exportações, por região, nos anos de 1851, 1863, 1883-1884, em porcentagem.



Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (D'Azambuja), op.cit., quadro n.7.

ESPÍRITO SANTO (Província) Vice-presidente (Mattos), op.cit., [s/p].

ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Rodrigues), op.cit., p.5-7.

É importante destacar que o crescimento populacional de homens brancos e livres também foi substancial, acompanhando a produção cafeeira. A Região Sul começava a se destacar das demais em 1862, quando o presidente Costa Pereira observou que *sertões imensos acham-se incultos e sem população. Se excetuarmos os das Comarcas de Itapemirim, o Alegre e o lugar denominado de Castelo, veremos que em todos os outros pontos centrais o território está completamente deserto* [grifo nosso].²³⁹ Na tabela III.5, não possuímos os dados de todos os municípios, mas percebe-se que Itapemirim tornou-se o mais populoso, passando a representar 34,30% do total de habitantes da província, em 1872.

²³⁹ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Pereira Junior), op.cit., p.59

Tabela III.4 – População do Espírito Santo

Local	1856		1872	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Vitória	16.971	34,18	24.459	29,78
Serra	10.326	20,80	12.671	15,43
São Mateus	5.853	11,79	8.170	9,95
Benevente	7.499	15,10	8.488	10,33
Itapemirim	8.443	17,00	28.177	34,30
Província do Espírito Santo	49.649	100,00	82.137	100,00

Fonte: Adaptado de Censo Provincial de 1856 e Recenseamento nacional de 1872 apud SALETTO, op.cit., p.32.

Conseqüentemente, algumas estradas da região Sul encontravam-se num estado de conservação um pouco acima das estradas de outras regiões, pois eram mais utilizadas, tornando-se prioritárias nos gastos de recursos públicos.²⁴⁰ Todavia, existiam também aquelas que eram de extrema precariedade e em muitos lugares ainda eram praticamente ausentes.

Dessa forma, tal região tornou-se extremamente importante no contexto provincial, despertando nos governantes o anseio em estreitar ainda mais a comunicação da capital com a mesma, dentro do “pensamento político capixaba” de centralizar em Vitória as exportações de boa parte do interior do Espírito Santo bem como de Minas Gerais.

A partir da década de 1870, cogitou-se a possibilidade de uma comunicação férrea entre a região de Itapemirim e Vitória, percorrendo um total de 20 léguas²⁴¹, originando a lei provincial nº 37 de 1872, que dava concessão de privilégio para aquele que quisesse assumir o empreendimento.²⁴² Todavia, como grande parte do excedente gerado era aplicado em títulos, a economia se reproduzia de forma lenta, tornando quase impossível a aplicação de recursos em vias férreas, e *mesmo que tivesse se defrontaria com o problema de que a base econômica local não garantiria que o empreendimento fosse economicamente viável.*²⁴³

Outros dois motivos relevantes que justificam o atraso da região na implantação de vias

²⁴⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1871 (Francisco Ferreira Correa), **Relatório...** 1871, p.94.

²⁴¹ Ibidem, p.94.

²⁴² Cf. Capítulo II da presente dissertação.

²⁴³ ROCHA; COSSETI, op.cit., p.31

férreas eram, em primeiro lugar, o fato de que o capital estrangeiro não se sentia atraído para a região, optando por regiões paulistas e fluminenses, onde a produção era muito maior; e a limitação financeira do governo provincial, incapaz de tomar a frente, restringindo-se apenas ao incentivo legislativo.

Permanecia um sonho remoto transformar Vitória numa grande praça comercial, ou seja, 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. Segundo o presidente Ferreira Correa,

Lamenta a Câmara de Cachoeiro a falta de vias de comunicação para as extremas do município, o que sobre o modo prejudica a lavoura, que actualmente só encontra ali pessimas estradas. Allega que os fazendeiros do Veado, Calçado, e Itabapoana tem boas estradas para o porto da Limeira, em território do Rio de Janeiro, para onde, em prejuízo da província, levão a exportação, cujos direitos, que aqui devião ser pagos, por ali são arrecadados, o que se poderia evitar fazendo novas estradas e beneficiando as existentes, estabelecendo uma agencia de rendas no alto Itabapoana.²⁴⁴

A capital, por sua vez, sofreu as conseqüências, permanecendo isolada dentro do próprio território provincial, como vimos no capítulo I. Se, ante o cenário nacional, era inexpressiva a exportação capixaba, o que inviabilizaria um vultoso crescimento comercial de Vitória, isso se agravava porque seu porto exportava menos de um terço do total do Espírito Santo. Logo, as poucas firmas exportadoras (geralmente estrangeiras), que lá se instalaram, não viam nessa localidade oportunidades atraentes de investimentos, optando assim por aplicar seus recursos em outras filiais, presentes em cidades maiores e mais importantes, como Santos e Rio de Janeiro.²⁴⁵ O resultado foi o “atrofiamento” urbano de Vitória. Assim, já na República, o presidente Muniz Freire lamentava as condições precárias da cidade.

²⁴⁴ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Correa), op.cit., p.64-65.

²⁴⁵ Cf. CAMPOS JÚNIOR, op.cit., p.115-116.

A Victoria carece de todos os serviços elementares indispensáveis a um grande centro populoso. Até há pouco tempo muitas das necessidades que já agora se sente podiam passar despercebidas; mas com o aumento considerável da população havido n'estes ultimos anos algumas d'ellas estão determinando crises que o poder publico deve auxiliar a remover.²⁴⁶

Essas crises são detalhadas pelo governante no relatório de 1896:

Cidade velha e pessimamente construida, sem alinhamentos, sem gosto, sem architectura, segundo os caprichos do terreno; apertada entre a bahia e um grupo de montanhas; não tendo campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas; mal abastecida de agua; com um serviço de illuminação á gaz duplamente arruinado, pelo estado do material e pela situação de sua empresa; [...] sem edificios notáveis; repartições e serviços publicos mal accommodados á falta de predios; sem um theatro, sem um passeio publico, sem bons hospitaes, sem um serviço de limpeza bem organizado, sem um matadouro decente; desprevinida de toda defesa sanitária; necessitada de construir novos cemiterios devido á irrevogavel comdenação dos actuaes; finalmente balda até de pessoal operario para os serviços ordinarios de estiva, de transportes, cargas e descargas de navios construcções, e todos os outros indispensaveis em qualquer centro populoso de menor actividade e importância commercial.²⁴⁷

Dessa forma, a capital permaneceu como uma cidade tipicamente “burocrática”, tendo ofuscada a sua relevância econômica por um novo pólo surgido no sul do estado.

Cachoeiro de Itapemirim, por outro lado, mesmo pertencendo, a princípio, ao município de Itapemirim, crescia em importância ao longo da segunda metade do século XIX. Isto se dava à medida que aumentava a importância do vale do Rio Itapemirim, graças à crescente produção cafeeira. Elevada à freguesia em 1856, na década seguinte tornou-se vila, passando a ter sua própria câmara municipal²⁴⁸, desmembrando-se definitivamente do município de Itapemirim.

Algumas características peculiares tornavam essa vila a mais importante da região e, pouco tempo depois, da província. Esse município tornou-se o responsável por canalizar a produção cafeeira de praticamente toda a região sul, entre os vales dos Rios Itapemirim e Itabapoana. A princípio, o café era trazido pela Estrada de Itapemirim a Ouro Preto, sendo em seguida levado para o porto de Itapemirim, no litoral. A partir de

²⁴⁶ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892 – 1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire) **Mensagem...** 1895, p.59.

²⁴⁷ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire), **Mensagem...** 1896, p.17.

²⁴⁸ BITTENCOURT, Gabriel. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX**. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987, p.71-72.

1887, esse papel passou a ser feito pela Estrada de Ferro Caravelas.

Além de centro polarizador, sua produção destacava-se ante os demais municípios. Ao fazer uma análise das fazendas de café hipotecadas em 1883, Almada percebeu

a importância do município de Cachoeiro de Itapemirim, na região de Itapemirim, já que as suas fazendas apresentam médias superiores às daquela região, no que se refere: ao tamanho das propriedades (2.807 ha para 2.066 ha), ao número médio de pés de café (141.000 a 65.917) e ao valor das fazendas (90.765 mil réis para 88.052 mil réis).²⁴⁹

Em 1881, o Presidente Marcelino Tostes também reconhecia a sua importância:

Como sabeis o café é o principal genero da nossa lavoura, e a essa cultura felizmente se presta todo o solo da provincia, com especialidade o do vasto e florescente município do Cachoeiro de Itapemirim. Ali se concentra por assim dizer a grande lavoura, e quase todos os estabelecimentos acham-se devidamente montados para o aperfeiçoamento d'aquelle precioso producto por meio de maquinas e processos mais modernos.²⁵⁰

E, como grande parte de sua produção era exportada pelo porto de Itapemirim, esse município tornou-se o mais importante nesse ramo dentro da região sul bem como da província, arrecadando 54 % de toda a receita da região e exportando 53,83% de todo o café da mesma.

Tabela III.5 – Importância arrecada e valor da exportação de café, nos municípios da Região Sul, no ano de 1885.

Município	Importância arrecadada (em contos de réis)	%	Valor (em kg)	%
Itapemirim	57:532\$138	54,00	3.296,044	53,83
Santo Eduardo	43:355\$407	40,69	2.570,089	41,98
Itabapoana	5:655\$314	5,31	256,577	4,19
Total	106:542\$859	100,00	6.122,710	100,00

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Rodrigues), op.cit., p.5-7.

Dentro do pensamento político que objetivava transformar Vitória na mais importante praça comercial do Espírito Santo, tornou-se forçoso ligá-la à essa região tanto quanto a

²⁴⁹ ALMADA, op.cit., p.91.

²⁵⁰ ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente, 1881-1882 (Marcellino de Assis Tostes), **Relatório...** 1881, p.55.

Minas Gerais. Assim, concomitantemente ao momento em que surgiram os primeiros resultados substanciais da exportação da região sul, a província buscou estimular uma ligação mais sólida com aquele espaço.

Outra questão relevante era a centralidade econômica que Cachoeiro passara a ter dentro da província, relegando à capital apenas a centralidade política. Isto, pois, vai produzir a necessidade de uma ligação férrea diretamente com essa cidade, numa forma de possibilitar à capital transformar-se numa praça comercial exportadora de toda a produção centralizada em Cachoeiro, buscando apoderar-se de sua centralidade econômica.²⁵¹ Tal anseio materializar-se-á na Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.

²⁵¹ Segundo Raffestin, a centralidade [de uma capital] pode ser parcial ou total, podendo ser política, econômica, e cultural, mas também pode ser só política, só econômica ou apenas cultural. Cf. RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993, p.193.

Capítulo IV – A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo

4.1. Esforços da construção: da gênese à alienação

O anseio em transformar Vitória numa importante praça comercial esbarrava em dois importantes problemas: primeiro, o fato de que, de seu porto não provinha a maior parte das receitas arrecadas com a exportação do estado, também porque dessa região não provinha a maior parte da produção de café do Espírito Santo, visto que esses méritos cabiam à Região Sul e ao porto de Itapemirim até o início da república; segundo, o fato de que essa mesma região possuía um vínculo maior com o Rio de Janeiro, uma vez que havia uma política centralista, que canalizava *o comércio sobre a praça da capital do Império, tornando-a centro de redistribuição de mercadorias dentro do Império e o ponto de importação e exportação do comércio internacional.*²⁵²

Assim sendo, urgia transferir para o porto de Vitória a exportação de toda a produção cafeeira da Região Sul, principalmente após 1881, quando esse passou a comercializar diretamente com o exterior. A principal forma escolhida para realizar tal anseio foi a ligação dessa cidade àquela região pela via terrestre, através da estrada de ferro.²⁵³

Diversos motivos faziam desse meio de transporte o preferido. Em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, tornava-se cada vez mais responsável por dinamizar suas respectivas economias. Além disso, a própria conjuntura externa favorecia a implantação dessas vias, pois se enquadravam nas exportações de capitais de países capitalistas centrais para países periféricos. Segundo Lênin, *as possibilidades de exportação de capital resultam de um certo número de países atrasados serem, desde agora, arrastados na engrenagem do capitalismo mundial, de aí terem sido construídas ou estarem em vias de construção grandes ferrovias [...].*²⁵⁴ Até as ferrovias eram exportadas como verdadeiras “mercadorias”, ou melhor, como investimentos de grandes empresas estrangeiras, geralmente oligopólios em regiões periféricas do capitalismo

²⁵² SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarro. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940.** Vitória: CODESA/UFES, 1984, p.39.

²⁵³ No capítulo 2, fizemos um breve histórico da implantação de vias férreas no Espírito Santo.

²⁵⁴ LÊNIN, Vladimir Ilich. **O Imperialismo: fase superior do capitalismo.** São Paulo: Global, 1987, p.61.

mundial, constituindo-se *em grandes empreendimentos econômicos pois absorviam maciçamente ferro e aço, carvão, maquinaria pesada, mão-de-obra e investimentos de capital.*²⁵⁵

Havia também o lado simbólico, pois elas eram sinônimos de prosperidade, progresso, civilização e modernidade. O fim do século XIX tinha a luz e a velocidade como suas marcas. Nada melhor do que a ferrovia para materializar sonhos e utopias. De acordo com Angela da Costa e Lílían Schwarcz,

Sonhou-se muito na passagem do século XIX para o XX. Era esse o momento das realizações, da efetivação de projetos de controle das intempéries naturais. [...] e os novos avanços técnicos traziam a confiança de um domínio absoluto sobre a natureza e os homens.²⁵⁶

A relação entre ferrovia e progresso era estreita e direta também para historiadores do século XIX, como Joaquim Pombo.

De meados do século [XIX] em diante, é o caminho de ferro que vem ser aqui, como em todo o mundo, *o propulsor maravilhoso da vida em todas as suas manifestações*. O Brasil, entre os países sul-americanos, foi o que primeiro cogitou de aproveitar-se da viação rápida, cujos prodígios alvoraçaram já os Estados Unidos e os mais cultos países da Europa [Grifo nosso].²⁵⁷

Logo, o caminho da prosperidade se daria pelas vias férreas e, através dela, o domínio sobre a natureza e, principalmente, sobre o espaço. No Espírito Santo, por sua vez, vários foram os traçados, planos e concessões desde 1871, porém todos acabaram debalde. Isso porque, além da pouca atratividade que representava a economia capixaba para um empreendimento de tamanho porte, se comparada com as demais províncias da Região Sudeste, pouco podia fazer um governo provincial de poucos recursos.²⁵⁸

²⁵⁵ ARIAS NETO, José Miguel. Primeira república; economia cafeeira, urbanização e industrialização. In.: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves. (Org.) **O Brasil republicano**. O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da república à Revolução de 1930. v.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p.207

²⁵⁶ COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lília Moritz. **1890-1914: no tempo das certezas**. (Coleção Virando Séculos). São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.11.

²⁵⁷ POMBO, Joaquim Francisco da Rocha. História do Brasil. Rio de Janeiro: s.n.,1900. p.438 apud LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso**. Memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880-1930. 2003, Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História, UFMG, p.77.

²⁵⁸ Para uma melhor compreensão, o crescimento anual da receita da província do Espírito Santo, no período de 1870 a 1886, não ultrapassou 5,4% e não alcançou 500 contos de réis, tomados em conta os efeitos da inflação. Cf. SIQUEIRA, op.cit., p.40.

Entretanto, com a Proclamação da República e a formação de uma nova constituição em 1891, as antigas províncias se transformaram em estados, passando a gozar de alguns direitos até então inexistentes, como prover as suas próprias expensas de acordo com sua necessidade e organização ²⁵⁹, a não intervenção do governo federal em seus negócios ²⁶⁰, a competência exclusiva para decretar impostos ²⁶¹, bem como pegar empréstimos no exterior. Esses direitos estiveram diretamente relacionados à geração de receitas para esses respectivos governos, proporcionando, assim, certa autonomia financeira e possibilitando a transformação de simples províncias, dependentes financeiramente de recursos nacionais, em estados gestores de importantes e ousados projetos.

A Constituição do Espírito Santo de 1892 ratificou as “liberdades” dadas pela Constituição Federal. Uma das mais importantes era, sem dúvida, o imposto de saída sobre todos os produtos naturais e artificiais ²⁶², o que aumentou ainda mais o interesse dos governantes em alargar a produção e a exportação pelos portos capixabas. Isso, pois, traduzia-se no esforço ainda maior em transformar Vitória numa importante praça comercial, centralizando nela a exportação de toda a produção do estado. Assim, o “pensamento político capixaba” que teve sua gênese em Antonio Pires da Silva Pontes, no início do século XIX, não se findou com a Monarquia, mas, pelo contrário, ganhou novo vigor com os presidentes de Estado, agora muito mais “livres” para agirem e mais comprometidos com os interesses locais, uma vez que eram eleitos pelo voto e não mais indicados pelo imperador.

Após os dois tumultuados primeiros anos de república no Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, político de carreira desde o período monárquico, assumiu a presidência do estado, eleito indiretamente pelo poder legislativo capixaba, em 1892. As

²⁵⁹ Os respectivos artigos que tratam de ambos os termos são o 2º e o 5º. Cf. BRASIL Constituição (1891). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1891.

²⁶⁰ Salvo para repelir invasão estrangeira ou interestadual, manter a forma republicana federativa, manter a ordem nos estados bem como assegurar o cumprimento das leis e sentenças federais. (Cf. Artigo 6º, Ibidem.).

²⁶¹ Esses impostos são sobre a exportação de mercadoria de sua própria produção, sobre imóveis rurais e urbanos, sobre transmissão de propriedade e sobre indústrias e profissões. (Cf. Artigo 9º, Ibidem.).

²⁶² Cf. Art.98, parágrafo 1º. ESPÍRITO SANTO (Estado) Constituição (1892). **Constituição Política do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1905.

idéias trazidas para o seu governo acompanhavam-no desde o início da sua vida política²⁶³, baseando-se no progresso do Espírito Santo através do comércio direto com o exterior, por meio de um porto principal, que seria localizado em Vitória, e independente da capital federal. Já na primeira mensagem como presidente do Estado, pretendia

Augmentar a produção de novos agentes de trabalho; valorizar a nossa propriedade territorial por todos os meios indirectos que possam ter acção sobre o commodo dos transportes; e regularizar a questão da nossa viação férrea, será a base material do meu programa de governo.²⁶⁴

Evidencia-se, pois, que eram claros os pontos principais de seu governo: construção de vias férreas e ocupação do solo, traduzida pelo estímulo à imigração estrangeira. Vale ressaltar a grande importância de ambos, os quais justificavam, para Moniz Freire, até o sacrifício de outros projetos:

Continua a ser a principal preocupação de meu governo o programma que vos annunciei ao assumil-o: a viação férrea e o povoamento do nosso território. A esses dous interesses superiores mormente ao primeiro, continuo a pensar que devemos sacrificar outros de menor ou igual relevância, apesar de que tenho procurado atender a todos com a possível solicitude.²⁶⁵

Animado pelo grandioso crescimento das rendas estaduais²⁶⁶, advindos da crescente exportação e do bom preço do café no mercado internacional, planejava ligar dois troncos ferroviários até o Porto de Vitória, transformando-a numa importante praça comercial. O primeiro, indo até Cachoeiro de Itapemirim, pelo sul, e de lá a Minas Gerais, e um segundo, até Peçanha, também em Minas Gerais, pelo noroeste do estado. Defendia essa idéia ao invés de pequenos ramais intocáveis que ligassem zonas de produção a pequenos portos ao longo do litoral, alegando vantagens financeiras no transporte dos produtos, nas despesas com manutenção e na menor quilometragem a ser construída. Para ele, seria pelo tronco sul que se daria a ligação com a capital federal.²⁶⁷

²⁶³ Suas idéias foram expostas nas cartas enviadas ao imperador. Dentre elas, a idéia de trazer para a capital o café produzido pela região sul da província. Cf. BASILIO, Marcelo A.S. **A vida e a obra de Moniz Freire**. Vitória: [s.n.], 1961, p.24-25.

²⁶⁴ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire) **Mensagem...** 1892, p.4-5.

²⁶⁵ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire) **Mensagem...** 1893, p.9.

²⁶⁶ Recursos que giravam em torno de 1.510:728\$066. Cf. Ibidem, p.10.

²⁶⁷ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire) **Mensagem...** 1896, p.42-43.

Assim, a zona centro-sul capixaba seria cortada por um único ramal, sendo proibida a construção nessa mesma área de qualquer outro que desse saída ao litoral por vinte anos, sendo que toda a produção deveria chegar até o porto da Capital sem “desviar-se”. Acusado de bairrista pela predileção exagerada por Vitória, Moniz Freire via, na formação de uma grande praça comercial, muitas vantagens gerais, como a atração de grande massa de capitais (principalmente estrangeiros), o fomento da indústria, o fortalecimento da agricultura, aplicação de gastos locais que teriam como destino o exterior, uma melhor projeção (qualidade) de vida na capital, entre outras. Havia também vantagens que enxergava serem excepcionais para o estado, como o aumento da renda aduaneira, sua maior aplicação em povoamento, portos e ferrovias capixabas pelo governo federal, entre outras.²⁶⁸ Contudo, devido à pequenez do estado, haveria condições da existência de apenas uma grande praça, a qual deveria ser na capital, pois

as condições admiráveis do porto da Victoria, indiscutivelmente muito superior a todos os outros e um dos quatro melhores de todo o Brazil; a sua situação quase equidistante dos dous extremos da costa; a circumstancia de ser a capital; depois, a fundação de diversos nucleos coloniaes nos centros que ella geographicamente domina, deram-lhe sempre uma certa primasia, e concorreram afinal para que nos dez ultimos annos a praça tomasse um impulso consideravel, iniciasse o seu commercio directo com o estrangeiro e chegasse afinal, pelo influxo de algumas grandes casas commerciaes, a actuar cada vez mais sobre todos os outros portos do Estado.²⁶⁹

A despeito do plano de ligação com o território mineiro pelo norte, Moniz Freire dedicava prioridade ao sul. Zona capixaba de maior produção cafeeira, palco da primeira via férrea capixaba e prestes a receber um ramal ferroviário para ligá-la ao Rio de Janeiro, tornava-se imprescindível que Vitória estreitasse relações comerciais com essa região, através de uma ferrovia. De uma forma geral,

é no Sul, com effeito, que existem desde muito tempo as lavouras mais prosperas do estado, as maiores zonas cultivadas, os nossos municípios mais ricos e mais productores; ali já existia em trafego uma pequena estrada central que poderia desenvolver-se para outras zonas do interior, e precisava ao mesmo tempo estender-se ou entroncar com outra que facilitasse as communicações com o litoral, porque a navegação do rio Itapemirim era incerta e insufficiente.²⁷⁰

²⁶⁸ Ibidem, p.36-39.

²⁶⁹ Ibidem, p.33.

²⁷⁰ Ibidem, p.30.

No anseio de ver a obra iniciada o mais rápido possível, Moniz tentou auxiliar a Companhia Sapucaí, que desde 1888 gozava de um contrato de concessão de quatro anos para a construção de uma linha férrea entre Vitória e Rio Pardo (Íuna), com extensão de 273 km e garantia de juros de 4% sobre 500.000 £ para toda a linha. A forma encontrada para tal ajuda foi a modificação do mesmo, estipulando um prazo de mais dois anos com garantia de juros de 7% sobre 45:000\$000 por quilômetro, apenas para o trecho entre Vitória e Matilde (hoje, município de Alfredo Chaves), deixando para depois da sua construção o acordo sobre os demais. Além disso, o próprio governo ficaria incumbido de construir um ramal que daquela estação se ligaria a Cachoeiro de Itapemirim, *encaminhando ao leito da linha da Sapucahy, não só a exportação de todo o sul, como a sua importação que houvesse de ser feita pela Victoria.*²⁷¹

Longe de ser uma unanimidade, o presidente e suas idéias eram duramente recriminadas, principalmente pela oposição, representada pelo partido político da União Republicana Espírito-santense, através do jornal *O Comércio do Espírito Santo*. Eram duras as críticas ao “Estado Empreziario”, prevendo um desastre financeiro ao governo, acusando Moniz Freire de egoísta, ao comprometer as finanças do governo na construção do trecho entre Matilde e Cachoeiro, e expressando uma crítica mais fisiocrática que liberal clássica ao afirmar que *em caso algum o Estado poder ser empreziario, nem exercer actos de exploração de qualquer natureza em concurso com particulares.*²⁷²

Contudo, não era inédita no país e no mundo a construção de vias férreas pelo Estado e nem ia contra os princípios liberais. Segundo Stuart Mill, pensador liberal do século XIX, a partir do momento em que o setor privado não tivesse condições de executar determinado fim, caberia ao Estado esse papel, afinal

Em muitas regiões do mundo, o povo não é capaz de fazer por si mesmo nada que demande grandes recursos e trabalho conjunto, e em consequência tais coisas deixam de ser feitas, se o Estado não as executar. Em tais casos, a maneira de o governo demonstrar com mais segurança a sinceridade com a qual tem por meta buscar o bem máximo de seus súditos consiste em fazer, sim, aquelas coisas que, devido à falta de capacidade da comunidade, é obrigado a assumir, mas de uma forma que não tenda a fazer aumentar e perpetuar esta incapacidade, mas a corrigi-la.²⁷³

²⁷¹ Ibidem, p.31.

²⁷² O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1892, 18 jun., p.1.

²⁷³ MILL, John Stuart. **Princípios de economia política:** com algumas de suas aplicações à filosofia

Conforme é passível de análise, seu diagnóstico sobre as regiões necessitadas de tais intervenções muito se assemelha ao Espírito Santo no fim do século XIX: *Há épocas e lugares em que não haverá estradas, estaleiros, portos, canais, obras de irrigação, hospitais, escolas, colégios, tipografias, se o governo não criar tudo isso – pois a população [...] é muito pobre para dispor dos recursos necessários.*²⁷⁴

Assim eram as características do estado: não havia uma forte iniciativa privada capixaba que tivesse acumulações suficientes de capital para assumir um empreendimento de vultoso porte, pois a economia local não gerava excedentes para tanto. Isso, pois, era reconhecido pelo presidente estadual, e, justificando que o governo assumisse tal compromisso, afirmava que *confiar a capitais particulares, ou de empresas, obra de tamanho vulto, seria baldado intento; de um extremo a outro do paiz têm fracassado n'estes ultimos annos tentativas muito mais modestas que essa.*²⁷⁵

Após trabalhos lentos e malfeitos pela companhia Sapucaí, que, por sua vez, encontrava-se num estado financeiro crítico, Moniz Freire decidiu pela caducidade do contrato de concessão, incorporando para o governo a função de construir dois ramais (Vitória a Matilde e Matilde a Cachoeiro), sob o nome de “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo” e abandonando, pelo menos por enquanto, a idéia de se chegar a Rio Pardo. No entanto, a ferrenha oposição “unionista” aproveitou-se da oportunidade para fazer pesadas críticas ao que considerava um “governicho”²⁷⁶. Em primeiro lugar, pela mudança do trajeto da estrada, que não chegaria mais ao Rio Pardo:

O governo do sr. Moniz já acarretou o desanimo e desalento para todo o baixo Itapemirim e agora com mais esse acto virá com certeza, o desanimo para os florescentes e ricos municípios que anteviam a realisação do progresso sonhado, como a construcção da estrada que tivesse como ponto terminal o Rio Pardo.²⁷⁷

social. São Paulo: Nova Cultural, 1996, p.420.

²⁷⁴ Ibidem.

²⁷⁵ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1896 (Freire), op.cit., p.45.

²⁷⁶ Termo utilizado para qualificar pejorativamente o governo de Moniz Freire pelo Jornal “O Comércio do Espírito Santo”.

²⁷⁷ O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1892, 10 ago., p.1.

Em segundo lugar, pela à idéia de todo o trajeto da ferrovia ser construído pelo Estado:

Em matéria de finanças o sr. Presidente tem-se revelado como um mediocre vulgar, [...] como si o Estado estivesse em condições de por si só, com as suas próprias rendas, realizar empresas ante cuja construção recuaram empresas mais ricas e poderosas. [...] De maneira que os planos [dentre eles, a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo] do sr. Presidente são condenados, como retrógrados [...].²⁷⁸

Prevvia para muito distante a concretização de tal plano, ao afirmar que *não é neste decennio que o Estado, exclusivamente com os seus capitaes conseguirá dotar-se de todas as communicações terrestres pela construcção de uma boa rede de viação férrea.*²⁷⁹

Na Região Sul, havia uma oposição política ainda mais ferrenha, que se manifestava pelo Jornal *O Cachoeirano*. Tal grupo político discordava do presidente do Estado na questão partidária – uma vez que também compunha a União Republicana Espírito-santense²⁸⁰ – bem como do projeto de centralizar as exportações no porto da capital, acusando Moniz Freire de *embargar os passos e antepor barreiras ao seu [do alto e baixo Itapemirim] caminhar progressivo.*²⁸¹ Isso, pois, ficaria consubstanciado pela ferrovia e seu privilégio de zona, o qual proibia por vinte anos a construção de um ramal ferroviário em zonas próximas. *O Cachoeirano*, ao criticar a irregularidade dos produtos importados bem como de outros que chegavam já deteriorados à cidade, acusava terminantemente essa determinação proibitiva, pois *si ja não temos regularmente as mercadorias para o commercio é porque S.Ex. não quer que se faça o trecho da Estrada de Ferro daqui para a Barra de Itapemirim.*²⁸² Numa manifestação mais direta contra os planos do presidente, utilizava expressões exageradas e irônicas, ao afirmar, por exemplo, que não duvidava *até que S.Ex. resolva desviar o leito do Itapemirim com direção para a Capital*²⁸³, traduzindo essa idéia em uma possível aversão do mesmo à região, numa tentativa de transformá-lo num inimigo comum dos que lá residiam. *Não sabemos qual a ogeriza que S.Ex. tem ao sul do estado, especialmente a esta parte, mas*

²⁷⁸ Ibidem, 1893, 5 abr., p.1.

²⁷⁹ Ibidem.

²⁸⁰ Um dos principais redatores do jornal era Bernardo Horta, um “unionista”.

²⁸¹ *O Cachoeirano*, Cachoeiro de Itapemirim (ES), 1892, 16 out. 1892, p.1.

²⁸² Ibidem, 1893, 16 jul. p.1

²⁸³ Ibidem.

*os factos o tem provado e contra factos não há argumentos.*²⁸⁴ Duvidando da real prosperidade e viabilidade financeira do projeto estadual, os interesses dos cafeicultores de Cachoeiro, reproduzido no jornal, giravam em torno da construção de numa ligação férrea com a Barra de Itapemirim e seu porto, conforme é possível observar no exposto que se segue:

Acredita que construída a Estrada teremos fretes menores importando do Rio por Victoria? Seria um absurdo. [...] A importação continuará a ser feita do Rio da Barra e dahi a Cachoeiro. [...] O único meio de livrar a zona do sul da falta de conducção e da carestia de fretes é a construcção da estrada de ferro do Cachoeiro à Barra [de Itapemirim], fique certo disto, e essa será feito ao passo que a outra [Sul do Espírito Santo] tem que esperar mais de vinte mil contos de réis.²⁸⁵

Quanto ao início das obras, esse se deu com um otimismo de uma dívida considerada mínima e uma receita que crescia significativa e continuamente, de 1892 a 1896, como mostra a Tabela IV.1. Em 1893, ano de início dos trabalhos, houve um crescimento de 68,77% da mesma, em comparação com o ano anterior e, se compararmos o primeiro e o último ano do seu governo, o crescimento foi de 216,73%, algo inédito na economia capixaba. Imaginando um futuro próspero, havia a certeza de que *estamos habilitados a acelerar e costear por largos mezes os trabalhos de construcção, e por piores que sejam as actuaes condições do mercado brasileiro, nada receio quanto á sua conclusão.*²⁸⁶ Porém, a euforia gerada era contrabalançada pela política racional de economizar gastos e gerar outras fontes de receita, como a emissão de apólices e a criação de caixa econômica de juros elevados.

Tabela IV.1- Renda do Estado do Espírito Santo, em contos de réis.

Ano	Renda
1892	1.716:772\$544
1893	2.897:451\$698
1894	3.498:618\$000
1895	3.772:400\$480
1896	5.437:545\$212

Fonte: TORRES FILHO, Artur E. Magarinos. **O Estado do Espírito Santo e seu desenvolvimento econômico.** Rio de Janeiro: [s.n.], 1913, p.441.

²⁸⁴ Ibidem.

²⁸⁵ Essa foi a resposta dada ao jornal governista “O Estado do Espírito Santo”, do dia anterior. Cf. Ibidem, 1895, 8 set., p.1.

²⁸⁶ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1893 (Freire), op.cit., p.10.

Além do tronco único ao sul do estado, havia o plano de se chegar com linha férrea ao território mineiro, pela mesma região, com o intuito de trazer para Cachoeiro e de lá para Vitória através da “Sul”²⁸⁷ grande parte do café da região leste mineira, tornando ambas as vias complementares. A dúvida girava em torno de onde deveria partir o ramal: da estação de Matilde ou de Alegre, ponto final da Estrada de Ferro Caravelas. Prevaleceu a última opção, por atravessar regiões mais produtivas e pela distância ser menor em relação ao objetivo traçado, o que demandaria menos gastos.²⁸⁸

A Companhia “Espírito Santo e Minas”, organizada pelo visconde de Guahy, sob as “bênçãos” dos presidentes de ambos os estados (Moniz Freire e Afonso Pena), começou a realizar seus estudos, partindo de Mariana, ficando os do território capixaba atrasados por causa da difícil negociação, uma vez que a companhia Caravelas era de propriedade da Lloyd Brasileiro e estava hipotecada à Knowles & Foster, empresa inglesa. Era desejo do estado comprá-la para dar fluidez ao plano, o qual só seria de fato concretizado após a sua venda à Leopoldina Railway, em 1907.

Apesar da economia com os gastos públicos e da crescente renda estadual, fazia-se mister um empréstimo para a execução de uma obra de tamanho porte. Seguindo, pois, uma tendência mundial, após 1890 passou-se a destinar, em maior proporção, recursos à construção de portos e ferrovias²⁸⁹; para este fim foi conseguido um empréstimo junto a credores franceses no valor de 700.000 £²⁹⁰, 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.²⁹¹ Embora não plenamente satisfeito, principalmente pelo baixo valor dado aos títulos do Espírito Santo pelos credores, o presidente do estado conformou-se pela conquista do mesmo, considerada por ele a primeira dificuldade transposta, e por abrir crédito junto às grandes praças européias.²⁹²

²⁸⁷ Nome o qual era chamada vulgarmente a via férrea.

²⁸⁸ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1896 (Freire), op.cit., p.60.

²⁸⁹ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional. In: FAUSTO, Boris. (Dir.). **O Brasil republicano**. v.1.Estrutura de poder e economia (1889-1930). (Coleção História Geral da Civilização Brasileira, tomo III). São Paulo: Difiel, 1997, p.365.

²⁹⁰ Esse valor, na historiografia capixaba, também é representado por 17.500.000 francos franceses, mas em consonância com as mensagens do executivo estadual, optamos pelo valor em libras.

²⁹¹ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892 - 1895 (José de Melo Carvalho Muniz Freire) **Mensagem...** 1894, p.35.

²⁹² ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1896 (Freire), op.cit., p.52.

Com as obras em andamento, pesava um antigo problema: a falta de trabalhadores para a realização de obras públicas. Segundo Moniz Freire, *mais grave que a falta de capitaes ao principio, há sido a falta absoluta de pessoal operario no Estado e a campanha pela conservação do que é importado. Isso tem contribuido com outras circumstancias para o retardamento da construcção.*²⁹³ A solução imediata encontrada foi o deslocamento de um contingente de imigrantes para essa empreitada.

Após dois anos de intensos trabalhos, foi inaugurado, em 13 de Julho de 1895, o primeiro trecho, de 21 km, ligando o Porto de Argolas a Viana. Nesse dia, o presidente realizou um longo discurso, lamentando os tantos problemas até então enfrentados:

o nosso inimigo são as dificuldades do terreno, a nossa topografia [...] e por outro lado a falta absoluta do operário, a imensa carestia de vida, a necessidade de importar o trabalhador e os mantimentos, a falta de estradas, a insufficiencia dos meios de transporte. Ajunte-se a tudo isso [...] a conspiração latente dos interesses retardatários, em regra sempre poderosos, que vêm na estrada a morte de todos os monopólios; a falta de uma compreensão exacta dos verdadeiros interesses do Estado, que engendra muitas vezes as hostilidades do interesse do bairro [locais] contra o interesse geral.²⁹⁴

Conforme exposto, as maiores dificuldades giravam em torno da mão-de-obra, da transposição da serra e dos interesses considerados localistas. Porém, o que mais consternava o Moniz Freire era a oposição, pois dedicou grande parte de sua fala a se defender das acusações de centralizador, da qual era alvo: *Centralizados vivemos nós pela abundância de sahidas que se offerecem aos nossos productos, occasionando o isolamento de forças productivas [...].*²⁹⁵ Por fim, ressaltou o valor da estrada como um fator de integração, ou seja, de união entre os capixabas, concluindo que

acima de todos os resultados materiais que ella promete, de seu valor como força propulsora, da beleza dos horisontes que vae rasgar, eu penso que deve ser estimado um outro immenso serviço que esta estrada vem prostrar-nos – a cordialidade que ela estabelecerá entre todas as populações espírito-santenses, apertando-as umas ás outras e fazendo-as comungar dos mesmos destinos.²⁹⁶

²⁹³ Ibidem, p.53.

²⁹⁴ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1896 (José de Melo Carvalho Muniz Freire). **Discurso proferido no dia 13 de Julho de 1895 pelo exmo Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado na inauguração da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado, 1895, p.8.

²⁹⁵ Ibidem, p.9.

²⁹⁶ Ibidem, p.11.

Fato inédito na história do estado, a inauguração desse trecho dividiu significativamente a oposição, pois os interesses locais passaram a falar mais alto. Os “unionistas” do jornal *O Cachoeirano*, mais interessados em escoar sua produção pela Barra de Itapemirim, criticavam duramente o discurso do presidente e principalmente a estrada: *A [estrada de ferro] Sul do Espírito Santo é para o espírito-santense a contingência ou de sacrificar o Estado não a auxiliando ou de sacrificar ainda mais se a defender.*²⁹⁷ Já os da capital, após a crítica à idéia de “estado empresário”, feita anteriormente, deram uma trégua aos comentários negativos os quais faziam, louvando esse feito, enaltecendo inclusive o estado e o seu governante, o que nos faz pressupor que compreendiam que, se a via férrea era relevante para Vitória, era também benéfica para o Espírito Santo, afinal

Somente ao Estado cabem as glórias desse empreendimento, pois empenhando seu futuro, tendo grande confiança nos elementos naturaes de sua riqueza, e não trepidando vencer as grandes dificuldades que a sua topographia apresenta, um de seus filhos [Moniz Freire] abalançou-se a grandes transacções econômicas, realizando um empréstimo no exterior, para dotar-o com a primeira via de comunicação rapida.²⁹⁸

Contudo, a despeito da divergência no que se refere à forma de ver a construção da ferrovia, os “unionistas” da capital comungavam a idéia de que a região sul havia sido abandonada pela administração estadual, apontando os problemas da região e a defesa, também, de uma ligação férrea entre Cachoeiro e a Barra de Itapemirim:

[...] o sul do Estado que não é infenso á via férrea em construcção [Sul do Espírito Santo] nem condena os projectos de melhoramento da capital, demonstrou por expressivo silencio o profundo pesar que lhe vae n'alma pelo menosprezo com que tem sido maltratado em seus interesses, que são igualmente os interesses públicos. [...] a indiferença por suas questões [vias férreas em mau estado, pouco desenvolvimento da corrente migratória e a ruim navegação fluvial de Cachoeiro até Itapemirim] gerou a oposição que vem do sul, pressupondo erradamente pelo jornal oficial profunda divergência entre sul e norte do Espírito Santo.²⁹⁹

Ainda ao final de seu governo, em 1896, ficou pronto um importante relatório feito pelo tesouro do estado, contendo sub-relatórios, sendo um deles do então engenheiro-chefe

²⁹⁷ *O Cachoeirano*, Cachoeiro de Itapemirim (ES), 1895, 4 ago., p.1

²⁹⁸ *O Comércio do Espírito Santo*, Vitória (ES), 1895, 13 jul. p.1.

²⁹⁹ No mês de julho de 1895, foi feita uma série de matérias que, segundo o próprio jornal, tinha como objetivo expor os problemas da região sul do estado. Cf. *Ibidem*, 1895, 25 jul., p.1

da ferrovia Ignácio Francisco de Oliveira.³⁰⁰ Dentre os vários pontos tratados, buscou-se elucidar a viabilidade do empreendimento, o andamento das obras e as contas (despesas e orçamento para trajeto até Cachoeiro). Quanto ao primeiro, havia a certeza de que

construída a via férrea, é de presumir-se que por ella se escoe a maior parte dos productos que sahem por esses portos [Benevente, Piúma e Itapemirim], [bastando para remunerar o capital empregado no estabelecimento] a produção que em prazo não remoto terá a zona atravessada pela linha até o seu ponto terminal.³⁰¹

Até então, a despesa total calculava-se em 4.414:880\$276, sendo 1.566:707\$979 somente para o trecho entre Argolas e Viana, com previsão de um gasto de 23.193:344\$725 até completar o trajeto, que seria muito oneroso, pois a estrada subiria e desceria serras, demandando “obras de arte” (túneis e pontes) de custos muito elevados. Além disso, reiterava a preocupação do presidente – em seu discurso de inauguração da estrada – sobre a questão da mão-de-obra, visto que

Havendo no paiz falta de braços, os operários tornam-se inconstantes nos serviços e não se podendo preencher facilmente as vagas, os trabalhos atizam-se e podem mesmo ficar desorganizados. (...) Nos trabalhos que estão sendo feitos por administração há pessoal sufficiente para executal-os em prazo razoável; porém a procura de braços para a construção de vias férreas, não será para extranhar que seduzidos por boas promessas ou por outro qualquer motivo, de um dia para o outro grande numero de operários agora empregados abandonem o serviço. Si isso se der e não se puder immediatamente substituir os que se retirarem, ficarão prejudicados os prazos para a conclusão das obras por administração.³⁰²

Terminado o mandato, Moniz Freire seguiu para a França com a missão de captar investimentos para o estado e para a ferrovia. Foi sucedido no governo por Graciano dos Santos Neves que, a princípio comungava das mesmas idéias de seu antecessor, pois acreditava na transformação de Vitória em uma grande praça comercial, baseando-se numa possível “vocação natural” para tal, bem como na importância das vias férreas. Todavia, ao assumir um estado já sob influência da baixa do preço do café e da queda acentuada na receita estadual, previa um governo difícil, pois

³⁰⁰ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1892-1896 (José de Melo Carvalho Muniz Freire). **Relatórios da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo do Thesouro do Estado e do Comissário Geral de Medições de Terras Públicas apresentado ao S.Ex. o Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire D.D. presidente do Estado do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.

³⁰¹ Ibidem, p.9.

³⁰² Ibidem, p.12.

a continuar a baixa do preço do café, o natural e conseqüente retrahimento na exportação d'essa mercadoria, é absolutamente improvável que possamos arrecadar durante os ultimos mezes uma quantia sufficiente para nos garantir contra um deficit no orçamento vigente.³⁰³

Não só o preço passou a cair a partir da segunda metade da década de 1890, como também a exportação estadual, afetada por uma grande seca no início do século XX, tornando-se inevitável a queda na renda do governo. Ao compararmos o preço do café e a renda do Espírito Santo, na tabela IV.2, percebemos como é íntima a relação entre ambos os valores. À exceção de 1898, 1900 e 1901, em todos os demais anos analisados a renda estadual acompanhou rigorosamente a flutuação do preço do produto, geralmente em queda. Contudo, a situação ficou ainda mais grave nos primeiros anos do século XX, no governo Campos Sales, pois o câmbio se elevou graças ao *Funding Loan*, valorizando a moeda nacional e reduzindo os ganhos adquiridos na conversão da moeda estrangeira para a nacional, no período de baixa cambial. Em suma, a renda capixaba sofreu três duros golpes: quedas na produção e no preço do produto, bem como na paridade entre a moeda nacional e a estrangeira.

**Tabela IV.2- Câmbio Médio, preço do café (por 10 kg)
e renda do Estado do Espírito Santo, em contos de réis.**

Ano	Câmbio Médio	Preço do Café por 10kg	Renda do E.S.
1896	9 1/16	12\$959	5.437:545\$212
1897	7 23/32	9\$259	4.967:393\$736
1898	7 3/16	8\$375	5.177:657\$167
1899	7 7/16	8\$034	4.787:101\$622
1900	9 16/32	8\$817	2.926:282\$909
1901	11 3/8	5\$617	3.094:312\$128
1902	11 31/32	4\$902	2.801:585\$128
1903	12	5\$004	3.083:061\$882
1904	12 7/32	6\$365	2.856:078\$298
1905	15 57/35	4\$865	2.614:926\$462

Fonte: TORRES FILHO, op.cit., p.441.

DELFIN NETTO, Antonio. O problema do café no Brasil. São Paulo: IBC, 1967, p.31 apud FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In.: _____. FAUSTO, Boris. (Dir.). **O Brasil republicano**. v.1.Estrutura de poder e economia (1889-1930). (Coleção História Geral da Civilização Brasileira, tomo III). São Paulo: Difiel, 1997, p.207.

³⁰³ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1896-1897 (Graciano dos Santos Neves), **Mensagem...** 1896, p.5.

O resultado, pois, foi um governo com poucos recursos e impopular. Graciano Neves foi incapaz de manter os projetos de imigração estrangeira e de melhoramento do porto da capital – esse sem o auxílio federal – em prol da continuação das obras da estrada de ferro, considerada por ele empreendimento de primeira ordem.³⁰⁴ Não obstante, essa também foi sacrificada: temendo o avanço rápido dos trabalhos de construção e devido à inevitável falta de recursos, optou pela paralisação das suas obras no trecho entre o Rio Benevente e Cachoeiro de Itapemirim, promovendo a demissão de muitos funcionários. Além disso, seu fundo especial foi utilizado como empréstimo para cobrir déficits herdados do período anterior. Esforços em vão, pois os saldos negativos continuaram.

Ante uma despesa crescente e estando o Estado de mãos atadas, apontava um novo empréstimo como única maneira de “salvar” os trabalhos na ferrovia. Contudo, essa hipótese se tornou mais remota a partir do artigo publicado, em 1897, por L.G. d’Escragnolle Taunay, membro da importante família do Visconde de Taunay, sob o pseudônimo de Álvaro Castélllo. Nele, são feitas pesadas críticas à Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e à sua viabilidade. Chamando-a de “empresa aventureira” que caminharia para um desastre, defendia tenazmente a utilização do que havia restado do empréstimo de 1894 no estabelecimento de outros caminhos, como forma de desenvolver as regiões produtoras tanto capixabas quanto mineiras.³⁰⁵ Mais precisamente, na construção de uma estrada de Ferro que ligasse a produção mineira ao porto de Itapemirim. Previa, de forma “apocalíptica”, o esgotamento dos recursos, a suspensão dos trabalhos e a impossibilidade de se conseguir um novo empréstimo, que não por condições humilhantes ao estado.³⁰⁶ Ao final, de forma velada, cobrava do

³⁰⁴ Ibidem, p.13

³⁰⁵ Cf. CASTÉLLLO, Álvaro. L’Etat d’Espírito Santo – Son Budget – as dette extérieure, son chemin de fer du sud – situation tendue – remèdes. In: BITTENCOURT, Gabriel. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX**. Rio de Janeiro: Ed. Cátedra, 1987. p.115-134 (tradução de O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 30 jun. p.1-2; Ibidem. 02 jul., p.1; Ibidem, 03 jul., p.1; Ibidem 04 jul, p.1). Essas opiniões se encontram no trecho abaixo (p.120) “*C’est une entreprise aventureuse qui, dans un avenir très prochain, se terminera par un désastre [...] Seule l’administration de l’État d’Espírito-Santo, bien conseillé et même un peu poussée de l’avant, peut enrayer un tel mal en suspendant, fermement et immédiatement, les travaux de ce chemin de fer ruineux, et en employant le reliquant de l’emprunt extérieur de 17.500.000 francs, qu’il possède encore, à l’établissement de voies économiques, de portée immédiate, qui répondent aux ressources et aux besoins réels de l’Etat. [...] En outre elles redront des services signalés et donneront un bel essor non seulement aux zones de l’Espírito-Santo qu’elles desserviront directement, mais aussi aux centres de production de l’État voisin de Minas, dont elles seront le débouché naturel.*”, p.120.

³⁰⁶ “Bref, quoi que l’on tente, on se heurtera toujours à cette cruelle réalité : les ressources manqueront pour l’achèvement du Victoria-Cachoeiro et, comme on ne sera pas en mesure de s’en procurer

presidente Neves uma medida “sábia”, para solucionar tal questão:

Fazemos votos para que o seu amor ao bem público e seu patriotismo o esclareçam e o guiem, o armem de indomável energia e lhe inspirem a salutar vontade de tudo sacrificar no interesse real do Espírito Santo, pela prosperidade de seus habitantes, no desenvolvimento progressivo das zonas productoras da parte sul do estado do Espírito Santo e das vizinhas de Minas Gerais.³⁰⁷

[...] o presidente do estado apreciará a importância de sua responsabilidade e usará das preciosas qualidades que possui para tirar o Espírito Santo do mau passo que deu empreendendo a “Estrada de Ferro do Sul”.³⁰⁸

À despeito de Taunay estar certo ou não, o governo do estado iria, posteriormente, encontrar uma outra forma para que tal anseio fosse concretizado. Contudo, a imagem do Espírito Santo ficara seriamente deteriorada na França, sua principal credora, dificultando qualquer possibilidade de um outro grande empréstimo. Sem muitas opções a seguir, e pressionado também tanto por antigos aliados quanto por ferrenhos opositores, Graciano Neves acabou renunciando com menos de dois anos de mandato.

Realizadas novas eleições previstas pela Constituição Estadual, foi eleito José Marcelino Pessoa de Vasconcellos para um mandato de dois anos. Porém, pouco pôde fazer, tendo como maior mérito não permitir a paralisação dos trabalhos da ferrovia, através de novos empréstimos, sendo um junto ao Banco da República, no valor de 1.500:000\$000 com juros de 8%³⁰⁹, e outro junto ao Banco *Paris et Pays Bas*, o que aumentou ainda mais a dívida externa bem como as verbas destinadas às amortizações, demandando mais sacrifícios aos cofres públicos. É interessante observar, na tabela IV.3, como o pagamento aos credores estrangeiros tinha um peso significativo na despesa orçada para o ano seguinte, pelo congresso legislativo estadual, afinal, em todo o período analisado, não menos do que 20% de todo esse valor era destinado ao débito,

d'austres, il faudra en arriver à la suspension des travaux de cette voie ferrée.” Cf. Ibidem.p.124.

³⁰⁷ Cf. Ibidem, 1897, 03 ago, p.1. “*Souhaitons que son amour du bien public et son patriotisme l'éclaircent et le guident, l'arment aussi d'une indomptable énergie, et lui inspirent la salutaire volonté de tout sacrifier à l'intérêt réel de l'Espírito-Santo, à la prospérité de ses habitants, au développement progressif des zones productives de la partie sud de l'Etat et de celles voisines de Minas.*” In: BITTENCOURT, op.cit., p.132, nota 305.

³⁰⁸ O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1907, 04 ago. p.1 “[...] *le Président actuel de l'État appréciera l'importance de sa responsabilité et il usera des précieuses qualités qu'il possède pour tirer l'Espírito-Santo du mauvais pas où la mis l'emprise du 'Chemin de fer du Sud'.*” In: BITTENCOURT, op.cit., p.134, nota 305.

³⁰⁹ Com esse empréstimo, o estado dava como garantia as agências fiscais de São Mateus, Santo Eduardo e Itapemirim. Cf. NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Imprensa Oficial, s/d, p.342.

chegando a 35,74% em 1906.

**Tabela IV.3- Despesa e amortização das dívidas externas
orçadas pelo Congresso Legislativo do Espírito Santo**

Ano	Total da despesa orçada para o Estado	Amortização orçada para o ano seguinte (dívida externa)	% sobre o total
1894	3.304:365\$776	700:000\$000*	21,18
1895	4.092:174\$000	840:000\$000*	20,53
1896	4.461:124\$544	900:000\$000*	20,17
1897	3.984:239\$222	1.000:000\$000*	25,10
1898	4.213:701\$027	1.000:000\$000*	24,25
1899	3.734:432\$885	1.000:000\$000*	26,78
1900	3.401:047\$905	900:000\$000*	26,46
1901	2.980:475\$000	900:000\$000**	30,20
1902	2.990:176\$000	900:000\$000**	30,10
1903	2.848:764\$819	1.000:000\$000**	35,10
1906	2.938:117\$654	1.050:000\$000**	35,74
1907	2.879:417\$664	420:000\$000*	14,59

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Estado). **Leis do Congresso Legislativo do Espírito Santo (1893 - 1908).**

Vitória: Tipografia do Estado do Espírito Santo, 1893-1908.

Nota: * Dívida contraída em 1894 (700.000 £).

** Dívida de 1894 e de 1899 (Banco Paris et Pays Bas).

Todavia, através desses novos empréstimos foi possível a inauguração de duas estações ao final de seu governo: Germânia (hoje, Santa Izabel, mais precisamente “Vale da Estação”), a 42 km da capital, em 1º de janeiro de 1900, e Marechal Floriano, 9 km adiante, doze dias depois. Eram firmes as suas esperanças nos esforços de Moniz Freire, junto aos franceses:

O Sr. Dr. Moniz Freire, inspirado no mais sincero devotamento á terra natal, tem desenvolvido na Europa uma somma considerável de actividade com o fim de efectuar combinações financeiras que garantam a realisação deste empreendimento sobre que assenta toda a grandeza futura do Estado.³¹⁰

Contudo, nada mais pôde fazer tendo em vista seu curto mandato. Nas eleições seguintes (1900) foi eleito Moniz Freire pela segunda vez para presidir o estado. Ao assumir o governo, encontrou as mesmas dificuldades de seus antecessores, quanto à falta de recursos, relacionada à baixa no preço do café e na quantidade da exportação. Nesse período, de acordo com a tabela IV.4, percebe-se que o café continuava sendo de

³¹⁰ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1898-1900 (José Marcelino Pessoa de Vasconcelos) **Mensagem...** 1898, p.8-9.

longe o maior produto exportado pelo estado, uma vez que, nos anos iniciais de seu governo, representou não menos que 73% de toda a receita, crescendo em 1903 para 95%. Logo, todos os efeitos negativos desse produto no mercado internacional refletiram diretamente nas receitas do Espírito Santo. Mesmo o leve reerguimento da quantidade de café exportado não foi suficiente para que se repetisse a bem-sucedida administração do seu primeiro mandato, uma vez que o preço desse produto permanecia em contínua queda.

**Tabela IV.4- Exportação de café do Espírito Santo
no Segundo governo de Moniz Freire (1900-1904) e
no governo Henrique Coutinho (1904-1908)**

Ano	Exportação de café em sacos de 60 kg	Valor Oficial		% da Receita do café em relação à receita total
		Total	Média por Arroba (aprox. 15 kg)	
1900	394.153	17.398:730\$020	11\$035	71,00
1901	428.657	14.966:300\$783	7\$077	71,00
1902	643.722	17.180:466\$125	6\$682	73,00
1903	657.881	17.552:717\$383	6\$670	95,00
1904	607.130	15.606:054\$025	6\$426	78,00
1905	588.797	14.602:330\$566	6\$290	70,00
1906	589.790	15.017:933\$083	6\$259	73,00
1907	747.603	16.649:611\$295	5\$567	81,00
1908	708.353	14.779:815\$725	5\$216	73,00

FONTE: ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1916 - 1920: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Bernardino de Souza Monteiro, ao Congresso Legislativo, em sua 1ª sessão ordinária da 10ª legislatura.** Vitória: S/n, 1919, p.5.

A falta de recursos financeiros aliada à dívida crescente remanescente de governos anteriores acabou ocasionando o pedido de moratória pelo governo estadual, rompendo assim com seus credores. Porém, a política ferroviarista permanecia como prioridade, visto que as obras continuaram até a metade de todo o trajeto proposto ³¹¹, sendo inauguradas, em Maio de 1902, duas estações: Araguaia (hoje município de Marechal Floriano) e Engenheiro Reeve (Localidade de Matilde). Era necessário que os trilhos chegassem a ambas as localidades e realmente continuasse “subindo” serras, pois havia

³¹¹ Segundo os cálculos oficiais, havia sido construído até então 79,268 km, restando por fazer 80,500 km. Cf. Brasil (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1911-1913 (José Barbosa Gonçalves) **Relatório...** 1911, p.7.

dupla vantagem a esperar d'esse prolongamento, que levará a linha até o começo das zonas mais importantes que ella interessa antes de chegar ao seu ponto terminal. Primeiro que tudo, só então ella deverá principiar a deixar resultados, que compensarão o Estado dos seus grandes sacrificios, os quaes estão todos, pôde-se disel-o, representados n'esse emprehendimento.³¹²

Daí em diante, o que Taunay havia previsto em seu artigo aconteceu: as obras foram paralisadas e o anseio em ver ligada a capital às prósperas regiões cafeeiras do sul, temporariamente adiado, sendo somente retomadas após a alienação da companhia à Leopoldina Railway, em 1907. Em tom melancólico, Moniz Freire afirmava que *as nossas circumstancias porem não permitem dar actualmente um impulso qualquer á execução final do projecto, que aguardará assim melhores dias [...]*.³¹³ Como agravante, no ano de 1903, foi estabelecida a ligação de Cachoeiro de Itapemirim com a capital federal, através do ramal ferroviário de Santo Eduardo³¹⁴, ou seja, foram estreitadas as relações comerciais entre ambas as cidades, tornando ainda mais desafiador trazer para o porto de Vitória a produção que seguia para o Rio de Janeiro.

O sucessor de Moniz Freire foi o Coronel Henrique Coutinho, antigo aliado que sempre comungou de suas idéias, principalmente no que se referia às vias de transporte e à imigração. Contudo, ao assumir um governo com sérios problemas financeiros herdados de administrações anteriores, quais eram uma crescente dívida externa³¹⁵, queda nas exportações, na receita e no valor do café, preocupou-se em realizar um programa administrativo muito aquém de seu correligionário, pois tinha em mente *economizar*

³¹² ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1900-1904 (José de Mello Carvalho Moniz Freire) **Mensagem...** 1901, p.11.

³¹³ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1900-1904 (José de Mello Carvalho Moniz Freire) **Mensagem...** 1902, p.21.

³¹⁴ O Ramal de Santo Eduardo surgiu de uma concessão imperial dada em 15 de Dezembro de 1888 à Companhia de Estrada de Ferro do Carangola, com o objetivo de atravessar zonas férteis dos vales dos rios Itabapoana e Itapemirim, transportando grande parte da produção da região, em especial o café, produto que liderava o ranking das mercadorias transportadas pela companhia [Cf. BRASIL (Ministério da Agricultura). Ministro 1886-1888 (Rodrigo Augusto da Silva) **Relatório...** 1888, p.269]. A concessão do ramal, com a venda da companhia, foi transferida para a Companhia Estrada de Ferro Barão de Araruama pelo Decreto nº 420 de 24 de Maio de 1890 e em seguida à Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (Decreto nº 734 de 6 de Setembro de 1890). Após o fim da companhia, passou a fazer parte da Leopoldina Railway Limited (Decreto nº 2.896 de 9 de Maio de 1898), sendo o ramal completamente concluído em 1903, ao chegar em Cachoeiro de Itapemirim. Cf. SIQUEIRA, Edmundo. **Resumo histórico da The Leopoldina Railway Company Limited**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938, p.21-24.

³¹⁵ Uma grande preocupação ainda era a primeira dívida do estado, no valor de 17,5 milhões de francos franceses. Até o ano de 1906, ela havia sido pouco reduzida (1.869.500 fr.), restando ainda 15.630.500 frs a serem quitados. Cf. ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1904-1908 (Henrique da Silva Coutinho) **Mensagem...** 1906, p.25.

para pagar em dia os seus compromissos.³¹⁶ Nota-se pela tabela IV.4 que, no último ano de seu mandato (1908), a dependência desse produto ainda era bem alta, o que, aliada à queda do valor do mesmo, trazia receitas muito menores se comparadas com os anos precedentes. A partir de 1905, houve o rompimento de Coutinho com Moniz Freire: além das dificuldades econômicas, o presidente passou a enfrentar oposição de um importante membro de seu próprio partido bem como do jornal *O Estado do Espírito Santo*, que sempre fora governista.

Quanto à “Sul”, suas obras permaneciam suspensas, pois os recursos permaneciam escassos. Coutinho tinha a esperança e a certeza de que, assim que chegasse a Cachoeiro, toda a produção cafeeira da região seria inevitavelmente escoada para Vitória pela ferrovia, triplicando as rendas estaduais.³¹⁷ Porém, em seu trecho já construído, sofria concorrência de outros transportes, principalmente de muares, demonstrando que em muitos casos era preterida e que não seria tarefa simples torná-la vantajosa financeiramente. Isso, pois, já havia forçado o Congresso Legislativo Estadual a aprovar uma lei criando um imposto de trânsito sobre todos os transportes realizados por tropas ou qualquer outro veículo ao longo do seu percurso, numa forma de eliminá-los, aumentando a receita da via férrea³¹⁸, mas de imediato muito pouco contribuiu para alterar o seu quadro financeiro.

Vale salientar que o Legislativo estadual buscava fixar a sua despesa e orçar a sua renda para o ano seguinte. Ao observarmos a tabela IV.5, percebemos que o primeiro ponto pouco destoava do segundo (sem contar os gastos com a construção), demonstrando que a ferrovia não seria tão cedo lucrativa. Um bom exemplo são os sete primeiros meses de 1904, em que sua renda era de 131:828\$840, a despesa 135:896\$267, gerando um pequeno déficit de 4:067\$427.³¹⁹ Ou seja, nem mesmo o poder público fazia boas projeções, buscando aproximar sua receita com seus gastos.

³¹⁶ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1904-1908 (Henrique da Silva Coutinho) **Mensagem...** 1904, p.14.

³¹⁷ Ibidem, p.28.

³¹⁸ Essa lei compreenderia uma margem de 20 km para cada lado da ferrovia, sendo excetuado os 10 km de linhas iniciais, a partir da capital. Cf. Lei nº 351 de 20 de outubro de 1900.

³¹⁹ Ibidem, p.65.

Tabela IV.5 – Receita e despesa da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo votadas pelo Congresso Legislativo do Espírito Santo, para o ano seguinte.

Ano	Renda	Despesa
1893	*	400:000\$000
1894	*	**
1895	120:000\$000	180:000\$000
1896	100:000\$000	180:000\$000
1897	100:000\$000	165:000\$000
1898	130:000\$000	170:000\$000
1899	110:000\$000	130:000\$000
1900	300:000\$000	180:000\$000
1901	300:000\$000	200:000\$000
1902	350:000\$000	250:000\$000
1903	200:000\$000	200:000\$000
1906	200:000\$000	200:000\$000

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Estado). **Leis do Congresso Legislativo do Espírito Santo (1893 - 1908)**. Vitória: Tipografia do Estado do Espírito Santo, 1893-1908.

Nota: * Não havia receita.

** Dado não disponível.

Para auxiliá-lo na condução dos negócios do estado, Coutinho contratou o advogado Jerônimo Monteiro, político e jurista natural de Cachoeiro de Itapemirim. Duas ações marcaram-no nessa função, o que lhe renderia depois prestígio suficiente para se tornar o presidente do Espírito Santo no mandato seguinte ³²⁰: a quitação de uma dívida estadual com o Banco do Brasil ³²¹ e a venda das ferrovias “Sul do Espírito Santo” e “Caravelas” para a Leopoldina Railway.

Essa companhia foi formada em 1898 por credores ingleses da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, a qual, por sua vez, havia sido criada em 1872 e, ao entrar na década de 1890, possuía 2.127,582 km de extensão de trilhos, através da compra de estradas menores, e uma dívida de 86.623:277\$776. ³²² Aos novos acionistas coube a herança de

³²⁰ FRANCO, Sebastião Pimentel; HEES, Regina Rodrigues. **A República no Espírito Santo**. Vitória: Multiplicidade, 2003, p.53-54.

³²¹ Essa dívida consistia em 2.308:000\$000, contraída em 1899, no valor de 1.500:000\$000, sendo os juros no valor de 8%. Por suspeitas de estelionato, esse pagamento, que envolveu João Luís Alves, então deputado federal mineiro, o Coronel Xavier Lisboa, amigo de Jerônimo bem como o próprio, foi investigado pelo Congresso Nacional, sendo alvo de debate na sessão do Senado de 30 de Dezembro de 1908, entre o senador paraibano Coelho Lisboa e o já senador pelo Espírito Santo, João Luís Alves. Cf. BRASIL. **Anais do Senado**: sessão de 30 dez. 1908. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/anais.htm>>. Acesso em: 10 dez. 2007, p.1086-1102; SUETH, José Cândido Rifan. **Espírito Santo, um estado “satélite” na Primeira República**: de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro. Vitória: Flor&cultura, 2006, p.93-96.

³²² Sem contar os juros dos empréstimos externos, no valor de 11.555:555\$000. Cf. SIQUEIRA, op.cit.,

boa parte da malha ferroviária (aproximadamente 2.118 km) ³²³, dos déficits e dos compromissos a serem cumpridos, bem como dos problemas que elas traziam, tais como a diversidade no diâmetro das bitolas, trechos mal construídos, material rodante (carros, vagões, locomotivas) em estado ruim, etc. Somente em 1907, com as finanças equilibradas, a companhia pôde voltar a investir na expansão da sua malha ferroviária, através da compra de outras vias, sendo uma das primeiras aquisições a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a Estrada de Ferro Caravelas. É interessante notar que só no Espírito Santo, afora o Ramal de Santo Eduardo, essa companhia investiu 30.052:941\$648 em recursos, na compra e na expansão da sua malha. ³²⁴ Em seguida, outros ramais foram incorporados e a companhia tornou-se o maior complexo ferroviário privado do Brasil, chegando a alcançar, na década de 1930, mais de 3.000 km de malha ³²⁵, somente encampada em 1949 pelo governo federal.

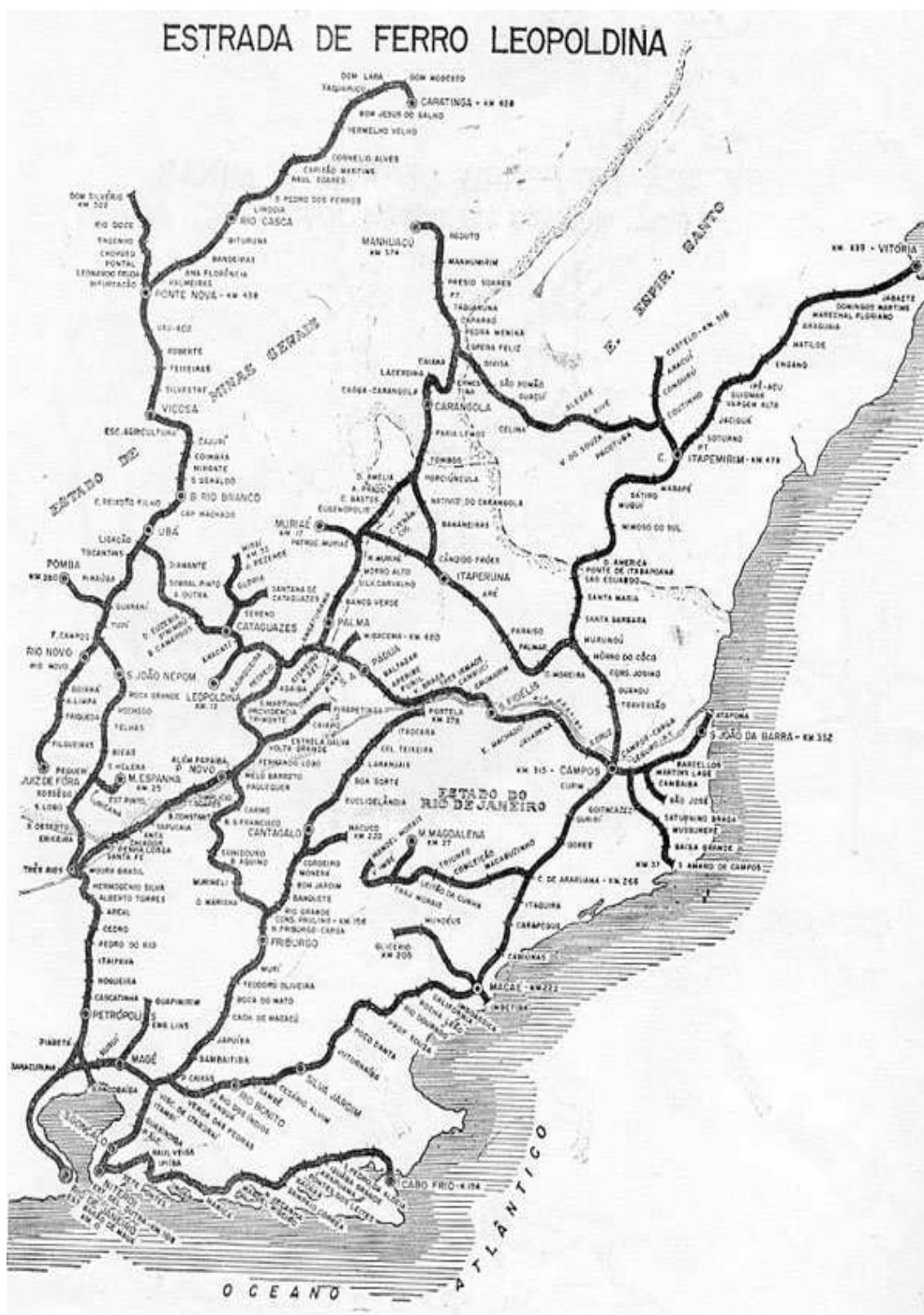
p.8, nota 314.

³²³ Ibidem, p.15

³²⁴ A expansão da malha refere-se ao complemento do trajeto da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (81km) e da Estrada de Ferro Caravelas até o território mineiro, entroncando-se em outro ramal (70km). Cf. Ibidem, p.17.

³²⁵ RODRIGUES, Helio Suêvo Rodrigues. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória.** Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004, p.129.

Mapa IV.1- Mapa dos Ramais da Leopoldina Railway, ainda preservados em 1961.



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 20 out. 2007.

Uma questão a ser discutida refere-se às razões que levaram o presidente Coutinho a optar pela venda da “Sul” e da “Caravelas”. Contudo, não é difícil chegarmos a uma conclusão. Em seu primeiro ano de governo, reconhecia o aumento de trânsito na via férrea, tendo inclusive colaborado para tal, através da abertura de estradas de chão vicinais, que tivessem como fim as estações.³²⁶ E, como sendo poucos os recursos do estado e alta a sua dívida pública, não via meios de completar o traçado, encontrando na sua alienação a saída para tal feito.

Não sendo, porém, o objectivo d’essa Estrada o servir a uma pequena zona e sim concorrer para o bem geral do Estado e para a riqueza e augmento d’esta Capital, que espera a ligação da *Sul* com a *Leopoldina* e a terminação da linha de *Victoria á Diamantina* para ser uma Cidade de grande importância commercial, penso e commigo todos os que se interessão pela prosperidade do estado, em passal-a a uma empresa que concluindo-a, já que nos é possível fazel-o, concorra em breve tempo para a consecução desse nosso desideratum.³²⁷

É importante ressaltar que a alienação não tinha como prioridade prejudicar os planos de Moniz Freire para com o estado e a sua capital, nem mesmo tão somente eliminar à própria sorte um empreendimento que era tão oneroso aos cofres do governo, como podemos perceber na tabela IV.6, embora esse fator pesasse para a concretização da transação.

Tabela IV.6 – Demonstração da Receita e despesa da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, em contos de réis, dos anos de 1897 a 1905.

Ano	Receita	Despesa
1897	120:321\$110	129:708\$256
1898	97:724\$310	115:469\$400
1899	67:601\$530	102:602\$288
1900	91:240\$870	99:327\$538
1901	115:264\$500	105:017\$051
1902	176:597\$260	233:138\$627
1903	217:851\$200	236:404\$088
1904	212:799\$530	225:854\$022
1905	165:799\$260	212:103\$576

Fonte: Thesouro do Estado do Espírito Santo, 18 de Junho de 1906 apud BRASIL. **Anais do Senado:** sessão de 19 out. 1912. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/anais.htm>>. Acesso em: 10 dez. 2007, p.162.

³²⁶ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1905 (Coutinho), op.cit., p.24.

³²⁷ Ibidem, p.25.

A discordância entre ambos os políticos girava em torno do valor de tal venda, que, para Coutinho, era ínfimo, se comparada com a importância de se realizar tal transação, considerada por ele “imperiosa”.

Trouxe como plano de governo o alienar a nossa estrada de ferro, porque sabia que não tínhamos recursos para concluí-la e que não dava para o custeio, não indo além de “Engenheiro Reeve” [Matilde], onde parou. [...] esse plano converteu-se n’uma *imperiosa obrigação*.³²⁸ [grifo nosso]

Quanto ao desejo da Leopoldina Railway pela “Sul”, esse se iniciou em setembro 1904, através de um pedido de compra feito junto ao próprio Coutinho.³²⁹ Para tal realização, os ingleses se encontravam animados por duas leis do governo federal³³⁰, as quais estimulavam a construção de linhas férreas interestaduais, através de pagamentos por meio de títulos da dívida pública com juros girando em torno de 4 a 5% por parte da união. Após negociação, esse privilégio foi substituído por outro, a isenção de direitos alfandegários por 30 anos.³³¹ Tal venda era vista com bons olhos pelo governo federal, o qual passou a defender a administração das ferrovias por empresas particulares.³³²

Após longos estudos, esse ato foi concretizado em 1907, junto ao governo do estado³³³, sendo alienadas duas ferrovias, a “Sul”, no valor de 3.000:000\$000, e a Caravellas, 1.500:000\$000³³⁴, o que trouxe muita indignação e revolta por parte dos opositores, devido tanto ao valor quanto ao silêncio do estado no que se refere à transação. Logo, *O Estado do Espírito Santo*, agora posicionado como principal jornal de oposição, utilizou-se desse argumento, atacando e cobrando respostas do presidente Coutinho.

³²⁸ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1904-1908 (Henrique da Silva Coutinho), **Mensagem...** 1907, p.23-24.

³²⁹ Ibidem, p.26.

³³⁰ As respectivas leis são a Lei nº 1.126 de 15 de Dezembro de 1903 e a Lei nº 1.617 de 30 de Dezembro de 1906. Cf. SIQUEIRA, op.cit., p.39, nota 314. Nesse sentido, podemos observar que a ferrovia se insere também no espírito de interiorização da capital federal, interessada em estabelecer uma ligação terrestre mais sólida com Vitória.

³³¹ Ibidem, p.40.

³³² Brasil (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1908-1909 (Francisco Sá). **Relatório...** 1908, p.697.

³³³ Lei nº 494 do Congresso Legislativo do Espírito Santo, sancionada em 27 de Novembro de 1907.

³³⁴ ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente, 1904-1908 (Coutinho). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1904 a 1908**. Vitória: [s/n], 1908, p.10, 24.

Acreditamos [...] que a transação foi bastante prejudicial, pois que em completo silêncio, fechado como se estivesse dentro de uma muralha chinesa, se conserva mudo e quedo o funesto presidente do Estado. [...] porém, quais foram as condições de transferência feita á companhia Leopoldina, qual o preço da venda da Estrada de Ferro, quais as formas e as bases do pagamento, quanto recebeu o governo, tudo isso que já devia estar explicado em termos claros – permanece envolto em profundo mysterio!³³⁵

O silêncio de Coutinho era visto como um sintoma de mau negócio por parte dos oposicionistas, que, ao que parece, não se contrapunham tanto à essa transação quanto a seu governo e à forma como foi feita.

É claro que não censuramos a transferência da estrada, pois é preciso quanto antes terminar a realização do seu plano, construindo-a até Cachoeiro, porque assim fica resolvido um dos problemas importantes de viação-ferrea, ligando o Espírito Santo ao Rio de Janeiro, e, conseqüentemente, a Capital da República aos Estados do Norte, por meio de nossa via férrea.³³⁶

A polêmica sobre essa alienação ultrapassou a fronteira do estado, ecoando no Congresso Nacional, particularmente no Senado. Algumas sessões foram marcadas por intenso debate, sendo as duas primeiras nos dias 29 e 30 de Dezembro de 1908. A venda da “Sul” foi lembrada quando o senador paraibano Coelho Lisboa, que possuía um pequeno vínculo histórico com o movimento republicano no Espírito Santo ³³⁷, debateu, junto ao senador João Luiz Alves ³³⁸, a respeito da formação de uma possível oligarquia capixaba, influenciada por políticos mineiros. Coelho Lisboa assim afirmava:

Depois daquela celebre transacção da venda da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, o maior escandalo do anno passado, venda que equivale á venda do próprio Estado, e foi ageitada pelo conselheiro Affonso Penna, veio a candidatura do Dr. Jeronymo Monteiro, sócio do Dr. João Luiz Alves á presidência daquelle desgraçado Estado da União Brasileira. ³³⁹ [grifo nosso].

³³⁵ O Estado do Espírito Santo, Vitória (ES), 1907, 01 ago., p.1.

³³⁶ Ibidem, 1907, 03 ago., p.1.

³³⁷ CLAUDIO, Afonso. **História da propaganda republicana no Estado do Espírito Santo**. Vitória: Gráfica Espírito Santo, 2002, p.45.

³³⁸ João Luiz Alves era mineiro de Juiz de Fora. Foi eleito prefeito dessa cidade (1898-1900), deputado estadual (1899-1902) e federal (1903-1906) pelo seu estado, tendo, contudo, apoiado Jerônimo Monteiro em suas medidas tanto como advogado do Estado quanto em mandato como presidente do Espírito Santo, o que lhe foi “recompensando” com o apoio do mesmo na sua candidatura ao Senado, porém pelo Espírito Santo, em 1908. Cf. <<http://www.stf.gov/institucional/ministros/republica.htm>> apud SUETH, op.cit., p.92-93.

³³⁹ BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado**: Sessão de 29 dez. 1908. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007, p.1070.

João Luiz Alves, por sua vez, justificava a importância da venda, ressaltando a impossibilidade do término das suas obras pelo estado bem como os benefícios que sua conclusão traria ao mesmo.³⁴⁰ Argumentava, a respeito do destino do pagamento, eximindo Jerônimo Monteiro de qualquer ato de má fé, afirmando que

Foi deliberado que se applicasse grande parte desse preço ao resgate da dívida externa, contrahida para a construcção da estrada, outra parte ao resgate da dívida fluctuante e de letras, algumas das quaes já protestadas nesta praça, outra parte ao serviço de colonização e povoamento do estado e o restante, em pequena quantia, para satisfazer as necessidades administrativas do estado. [...] Posso afirmar ao Senado que o Dr. Jeronymo Monteiro cumpriu cabal e lealmente as consignações estipuladas na escriptura da venda, pagando as dividas e fazendo os depósitos.³⁴¹

Ao final da sessão, foi lido um discurso pelo senador juntamente com vários telegramas enviados a Jerônimo Monteiro, os quais congratulavam-no por tal transação, destacando-se nos remetentes nomes importantes como Wenceslau Braz, Marcondes de Souza e Nestor Gomes.³⁴²

Em agosto de 1912, a transação voltou a ser novamente criticada pelo senador Moniz Freire, numa forma de evitar que Jerônimo Monteiro assumisse um importante cargo federal. Além de acusá-lo de estelionatário, no pagamento de uma dívida do Espírito Santo junto a um banco nacional, afirmava que o mesmo havia recebido uma gratificação por parte da Leopoldina Railway ao intermediar a compra da “Sul”, a qual havia sido vendida, segundo o senador, por um preço injusto.³⁴³ Acusava também a companhia inglesa de ditar como deveria ser empregado, pelo estado, o dinheiro recebido por essa transação.

A defesa coube ao senador capixaba Bernardino Monteiro, irmão de Jerônimo, o qual versava sobre a inviabilidade e onerosidade da ferrovia, tanto para o produtor quanto para o estado, numa forma de mostrar que a venda era uma solução prudente. Também

³⁴⁰ Ibidem, sessão de 30 dez. 1908, p.1087.

³⁴¹ Ibidem, p.1088.

³⁴² O debate girou em torno também sobre a suposta formação de uma oligarquia no Espírito Santo, contudo optamos por enfatizar apenas os impactos da venda da “Sul” no legislativo federal.

³⁴³ Segundo o senador, ela havia custado 16.000:000\$000 e não poderia ser vendida por apenas 3.000:000\$000. Cf. BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado**: sessão de 7 ago. 1912. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anaais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

desmentia que a companhia inglesa havia ditado ao estado a forma de empregar tal pagamento. Como base, utilizava importantes documentos, como a carta de resposta enviada pelo engenheiro da Leopoldina Oscar Weinschenck a Jerônimo Monteiro, no qual relatava os pontos críticos da “Sul” e o relatório do Tesouro do estado de 1906.³⁴⁴

A partir da alienação, a “Sul” deixou de ser uma ferrovia meramente estadual, passando a ser fiscalizada pelo governo federal, porém sem sua subvenção. Seus trabalhos de complementação – que seriam de aproximadamente 82 km entre Matilde e Cachoeiro de Itapemirim – foram imediatamente iniciados, sendo costumeiramente elogiados pelo governo federal, o qual o classificava sempre como em “estado adiantado”.³⁴⁵ Outra obra de importante vulto foi o prolongamento do ramal de Alegre até Espera Feliz, em Minas Gerais, também realizada pela mesma companhia, o qual ficou pronto em 1913.³⁴⁶

Por sua vez, em 27 de Junho de 1910 completou-se oficialmente a ligação ferroviária entre Cachoeiro e Vitória, sendo inauguradas as estações de Engano, Guiomar, Vargem Alta e Soturno, num total de 16.837:141\$466 gastos pela companhia para realizar tal proeza.³⁴⁷ Contudo, deveria ainda cumprir a finalidade estabelecida, ligando a produção do sul ao porto de Vitória. A partir de então, o Espírito Santo chegou a significativos 549,620 km de malha ferroviária ao longo de seu território, sendo 159,768 km correspondentes ao Ramal Sul.

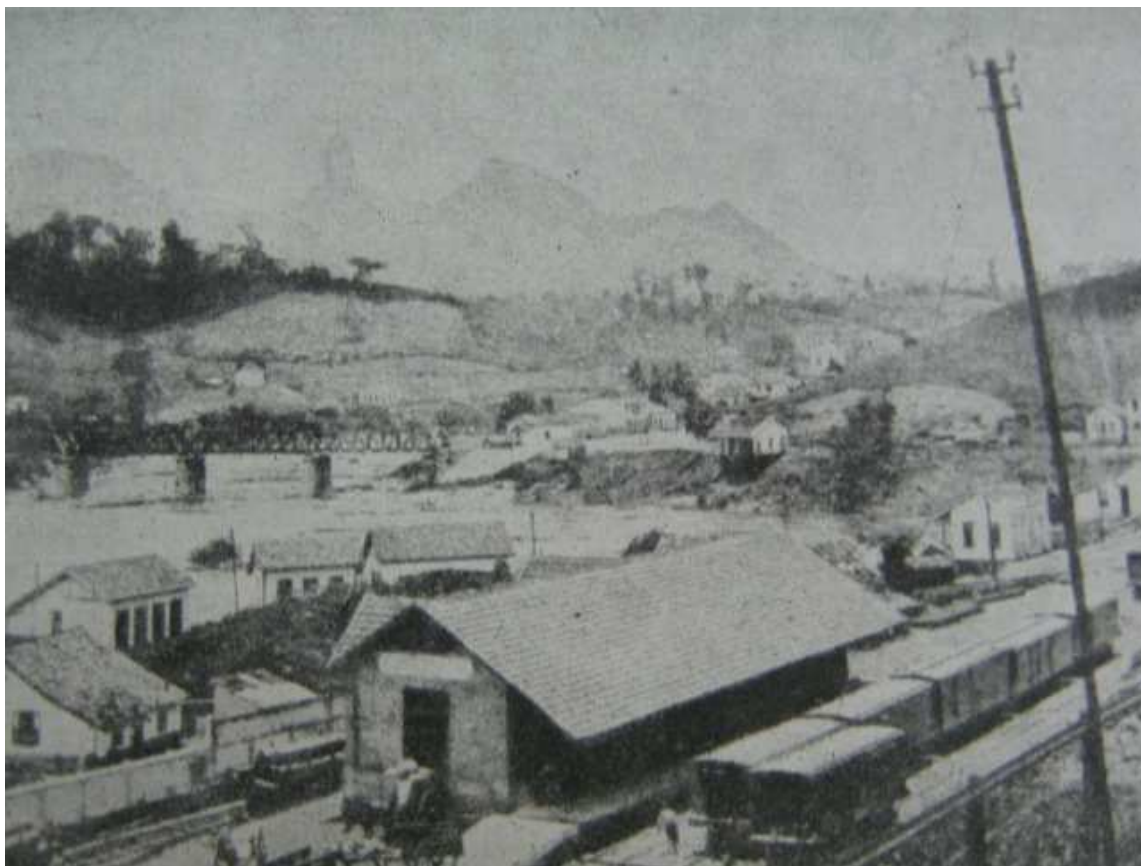
³⁴⁴ Ambos os documentos encontram-se anexados nos anais após o discurso de Bernardino Monteiro. Cf. BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado**: sessão de 20 ago. 1912. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

³⁴⁵ Brasil (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1908-1909 (Francisco Sá). **Relatório...** 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910, p.78.

³⁴⁶ No total, a Leopoldina Railway construiu 80,5 km de Matilde a Cachoeiro e 85 km entre Alegre e Espera Feliz (MG).

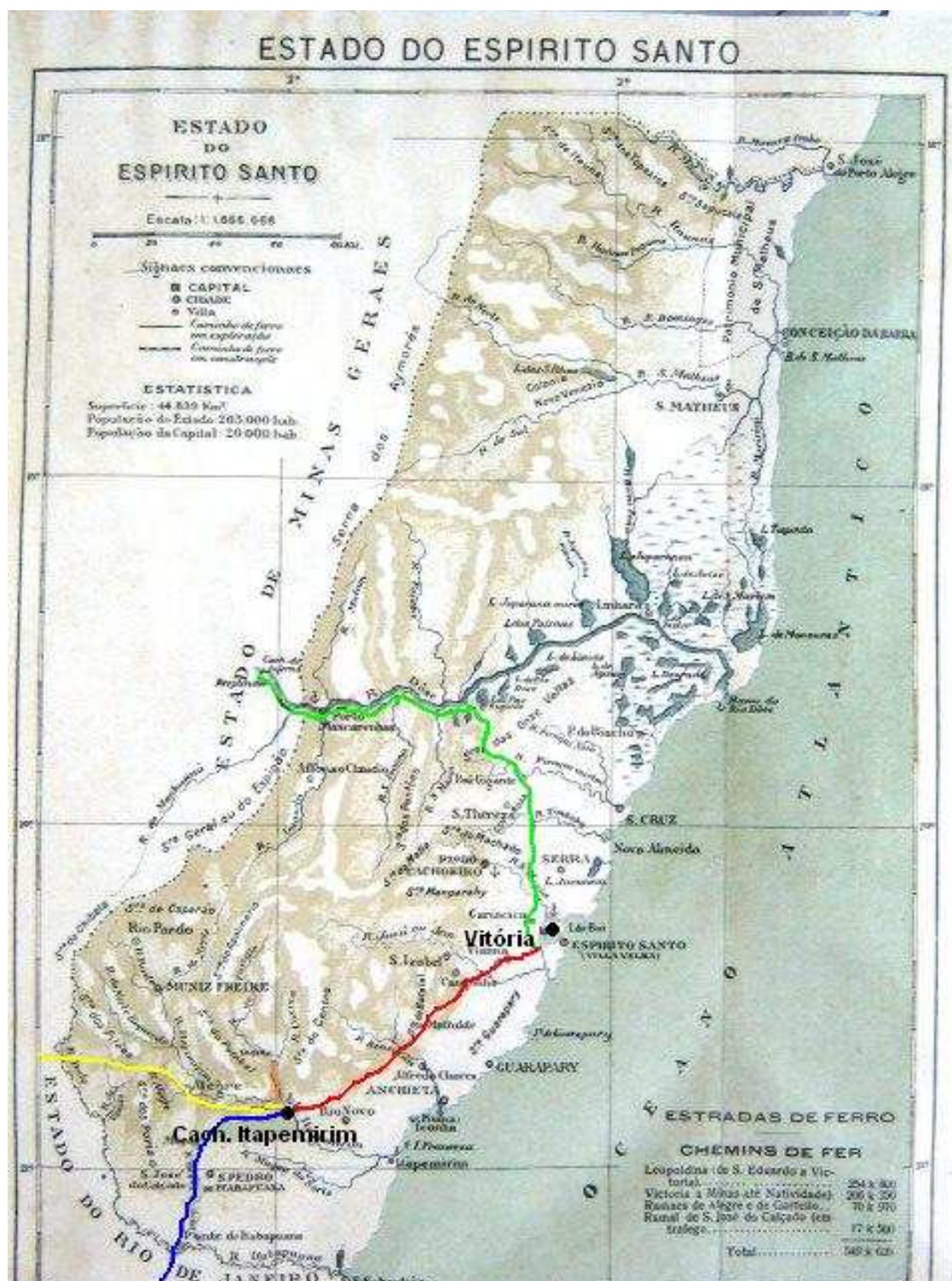
³⁴⁷ SIQUEIRA, op.cit., p.40, nota 314.

**FOTO N°3 – Ponto Final do Ramal Sul do Espírito Santo
(Estação de Moniz Freire, em Cachoeiro de Itapemirim),
na década de 1920**



Fonte: **O ESTADO do Espírito Santo**: obra de propaganda geral. Rio de Janeiro: Typ. Henrique Velho & Comp., 1924, p.172.

Mapa IV.1 – Malha Ferroviária do Espírito Santo em 1912.



Fonte: TORRES FILHO, op.cit.

Nota: Em vermelho encontra-se o Ramal Sul do Espírito Santo, em alaranjado o Ramal de Castelo, em amarelo o Ramal de Espera Feliz, em azul o Ramal de Santo Eduardo e em verde a E.F. Vitória a Minas.

4.2. O papel interiorizador

A partir desse momento, o transporte entre Vitória e a próspera região sul foi crescendo de forma tímida, mas contínua, tornando possível a “interiorização” da capital. Por “interiorizar”, ao observarmos um dicionário, compreendemos alguns significados ³⁴⁸, chamando-nos a atenção o verbete que diz *incorporar*, uma vez que essa cidade passará a incorporar a produção do interior, no sentido de estreitar relações comerciais com o mesmo, a partir do momento em que exportar sua produção.

Para aprimorar esse conceito, remetemo-nos à obra de Maria Odila Dias, na qual, ao discutir a interiorização da metrópole e o enraizamento da Corte portuguesa no Brasil, fornece-nos subsídio para uma melhor compreensão do termo. Ao tentar defini-lo, exemplifica-o

através da organização do comércio de abastecimento do Rio e conseqüente integração do Centro-Sul; as *inter-relações de interesses comerciais e agrários*, os casamentos com famílias locais, os investimentos em obras públicas e em terras ou no comércio de tropas e muares do Sul, no negócio de charque [...].³⁴⁹ [grifo nosso]

Podemos abstrair desse trecho a idéia de interiorização como uma “inter-relação de interesses comerciais e agrários”. Mais adiante, percebemos a noção de “controle e exploração”: *como metrópole interiorizada, a corte do Rio lançou fundamentos do novo império português chamando para si o controle e exploração das outras “colônias” do continente, como a Bahia e o Nordeste.* ³⁵⁰ [grifo nosso]

Nesse sentido, a ferrovia ampliou o fluxo de transporte de mercadorias entre a capital e o interior do estado, tornando-se o ponto de convergência de uma inter-relação de interesses econômicos, predominantemente agrários, possibilitando a Vitória certo controle sobre o que era produzido no centro-sul capixaba, e, de certa forma, ganhos com essa produção (substanciada maciçamente no café), pois nessa cidade passariam a

³⁴⁸ 1.Trazar para dentro de si; incorporar, assimilar. 2.Introduzir pelo interior.3. Tornar-se interior. 4.Introduzir-se pelo interior. Cf. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio: o minidicionário da língua portuguesa**. Curitiba: Posigraf, 2004, p.486.

³⁴⁹ DIAS, Maria Odília da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTTA, C.G.; **1822: Dimensões**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1986, p.171.

³⁵⁰ Ibidem, p.173.

ficar retidos os impostos da exportação de produtos que antes iam para o Rio de Janeiro.

Mais do que uma simples exploração, a capital realizava sobre o interior uma “mais valia”, na medida em que suas decisões e normas restringiam o campo das intenções e das ações de outras regiões.³⁵¹ Nesse sentido, a Ferrovia Sul do Espírito Santo representaria uma decisão imposta, pois se sobrepunha aos interesses da região, a qual queria uma ligação ferroviária diretamente com o porto de Itapemirim e não com o de Vitória, anseio esse retardado até a década de 1920, em virtude do privilégio de zona.

Contudo, a simples ligação férrea entre Vitória e Cachoeiro não foi suficiente para que, de imediato, parte significativa do café da Região Sul passasse a ser transportado pela ferrovia. Logo que ficou pronta, houve, inclusive, um decréscimo das exportações dessa região pelo porto de Vitória. Além das tarifas desse ramal serem mais altas do que aquelas do ramal que ia para o Rio³⁵², havia a questão da infra-estrutura portuária de Vitória. Sobre esse assunto, o ministro de Viação e Obras públicas afirmava que

O decrescimento annual do movimento marítimo e commercial do porto da Victoria, foi já assignalado no ultimo relatorio deste Ministério, sendo attribuido ao facto de preferir o commercio, principalmente o do Sul do Estado, servir-se da E.F. Leopoldina e do porto do Rio de Janeiro, a recorrer aos navios que demandam o porto da Victoria, a que faltam os principaes requisitos de um porto commercial, no tocante ao acesso franco e desimpedido, e ao fácil e económico movimento das mercadorias.³⁵³

É notável que a ligação estabelecida não era um motivo suficiente para que a produção do sul fosse levada para a capital. A solução, acreditava-se, seria o melhoramento do porto, que, por sua vez, dar-se-ia apenas através do aumento das relações comerciais bem como do término da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

É de esperar que, concluídas as obras de melhoramento do porto, assim como a estrada de ferro da Victoria a Diamantina [Vitória a Minas], as transacções commerciaes, tanto da importação como da exportação, tomem grande incremento, e que se estabeleça uma regular frequencia de embarcações de longo curso, facilitando a sahida directa do café produzido no Sul do Estado, pelo porto da capital.³⁵⁴

³⁵¹ RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993, p.195.

³⁵² O Diário da Manhã, 05 ago. 1910 apud SALETTO, Nara. **Trabalhadores nacionais e imigrantes no mercado de trabalho do Espírito Santo (1888-1930)**. Vitória: Edufes, 1996, p.27.

³⁵³ BRASIL (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1911-1913 (José Barbosa Gonçalves), **Relatório...** 1911, p.344.

³⁵⁴ Ibidem.

A economia capixaba encontrava-se em um novo ciclo vicioso, pois a produção cafeeira da região meridional necessitava de um porto movimentado, com boa infra-estrutura, que a atraísse, mas, ao mesmo tempo, era o único meio para que esse porto alcançasse tamanha dinamização. Isso, pois, dar-se-ia através dos recursos que o comércio de café lhe disponibilizaria, uma vez que o porto dependia eminentemente da exportação dessa rubiácea. Além dessas dificuldades, havia a aversão dos cachoeirenses pela ferrovia, uma vez que o seu privilégio de zona impedia uma ligação ferroviária direta de Cachoeiro com o porto de Itapemirim, muito mais próximo.

Quanto à precariedade do porto da capital, até o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), muito pouco havia sido feito para reverter tal quadro. Certamente a preocupação e os gastos com a estrada de ferro acabaram relegando o porto a um plano secundário. Somente depois que ela foi vendida começaram de fato as obras. No entanto, foi esse governante quem deu início aos trabalhos, paralisados em 1914, em virtude da Primeira Guerra Mundial e recomeçados somente uma década depois, no governo de Florentino Avidos (1924-1928), tornando permanente a dificuldade no comércio entre as embarcações e o cais. Enquanto isso,

Os navios operavam ao largo, e as mercadorias eram trazidas até os trapiches por meio de chatas ou flutuantes. Diretamente no cais só operavam embarcações pequenas. Era um transporte precário, sendo um dos motivos da necessidade de construção do porto.³⁵⁵

Em 1921, como podemos observar na foto nº3, as condições portuárias ainda eram preocupantes, levando o presidente Nestor Gomes a pedir a encampação de suas obras pela União, pois via com preocupação a lentidão da exportação do café em Vitória, se comparada com a do Rio de Janeiro.

Os cafés daquelles Estados [Minas Gerais e Rio de Janeiro], quando chegam ao porto de embarque, já são considerados como exportados, (e de facto o são,) havendo logo sobre elles a cobrança do imposto de exportação, o que, aliás, também acontece com os nossos cafés que a Leopoldina Railway conduz para o porto do Rio [...]. Os cafés adquiridos pelo Convenio nesta praça, entretanto, têm sido todos armazenados, e assim terão e deverão permanecer por longo tempo, sem ser exportados e consequentemente sem que o Estado possa arrecadar o imposto de exportação que nos cabe sobre elles e que corresponderia a uma cifra de bastante vulto, tão grande é a quantidade dos cafés armazenados em Victoria.³⁵⁶

³⁵⁵ SIQUEIRA, op.cit., p.107, nota 252.

³⁵⁶ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1920-1924 (Nestor Gomes), **Mensagem...** 1921, p.82-83

FOTO N°4 – Porto de Vitória no início da década de 1920



Fonte: **O ESTADO do Espírito Santo**, op.cit., p. 24.

Todavia, essas dificuldades não diminuía sua relevância para o estado, no que diz respeito ao comércio marítimo. Comparando-o com outros portos capixabas, sobressaía-se de forma significativa, sendo responsável por 79% de todo o movimento de embarcações a vapor e 66% de embarcações à vela, no período entre 1908 e 1911.³⁵⁷

Quanto à exportação de café, observamos, de acordo com a tabela IV.7, uma contínua progressão ao longo da década de 1910. Durante esse período, tal valor subiu de 83% para 92% de toda a exportação de café do Espírito Santo. Logo, apesar de suas limitações, constituía-se cada vez mais como o principal terminal exportador do estado, para onde escoava quase toda a produção cafeeira. Por sua vez, esse produto era responsável por mais de 98% de toda a renda do porto durante a década de 1920, o que o caracterizava como sendo um porto eminentemente cafeeiro.³⁵⁸

³⁵⁷ Restrospecto Commercial do **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro, 1912, p.31,41 apud SIQUEIRA, op.cit., p.69, nota 252.

³⁵⁸ ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo**.

**Tabela IV.7 – Café exportado pelo Porto de Vitória
e a exportação geral de café do Espírito Santo (sacas de 60 quilos) – 1913 a 1920**

Ano	Exportação do Estado	Exportação do Porto de Vitória	% do total exportado por Vitória
1913	597.570	493.892	83%
1914	629.168	513.907	82%
1915	968.195	790.918	82%
1916	712.966	585.936	82%
1917	722.258	622.000	86%
1918	657.372	563.087	86%
1919	802.520	701.462	87%
1920	846.395	778.418	92%

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo**. Vitória: Imprensa Oficial, 1920 apud SIQUEIRA, op.cit., p.73, nota 252.

O crescimento significativo das exportações cafeeiras por Vitória se deu ao longo da primeira década após o término do Ramal Sul, o qual, acreditamos, já nesse período tenha contribuído para elevar tais valores. Prova disso é que, em consonância com esses dados, houve um significativo aumento também nas rendas (tanto em contos de réis quanto em libras) desse tronco ferroviário ao longo dessa década bem como da seguinte, declinando apenas em 1931, em virtude da crise mundial de 1929.

Na tabela IV.8, observamos a renda dos dois principais ramais que escoavam a produção da Região Sul. Após 1910 (ano da conclusão das obras), o Ramal Sul obteve receitas superiores em todos os anos. Embora os valores fossem aproximados e o seu frete fosse maior em praticamente todo o período, é notável um significativo distanciamento a partir da segunda metade da década de 1920, chegando a diferença de 62.654,62 £, no ano de 1930, interrompido apenas pelos efeitos do *crack* de Nova Iorque, no ano seguinte.

**Tabela IV.8– Renda Bruta do Ramal Sul do Espírito Santo
e do Ramal de Santo Eduardo – 1910 a 1931**

Ano	Renda do Ramal Sul		Renda do Ramal de S. Eduardo	
	Réis	Libras	Réis	Libras
1910	156:743\$520	10.583,63	167:724\$205	11.325,06
1911	518:941\$671	34.875,11	227:964\$464	15.320,19
1912	675:306\$826	45.444,60	403:466\$933	27.151,21
1913	575:593\$776	38.270,86	441:118\$006	29.329,65
1914	521:631\$284	31.806,79	382:063\$911	23.296,58
1915	604:239\$960	31.356,51	467:667\$177	24.269,18
1916	679:225\$892	33.792,33	446:375\$171	22.207,72
1917	661:543\$112	35.020,81	391:454\$659	20.722,85
1918	501:570\$240	26.922,72	438:469\$533	23.535,67
1919	421:024\$994	25.241,31	523:965\$064	31.412,77
1920	815:292\$616	49.143,62	587:388\$266	35.406,16
1921	863:258\$593	29.788,08	707:428\$712	24.410,93
1922	884:299\$804	26.349,82	819:474\$793	24.418,20
1923	1.225:458\$987	27.421,32	1.055:258\$958	23.612,87
1924	1.363:270\$028	33.685,94	1.306:186\$920	32.275,44
1925	1.795:246\$559	45.334,51	1.527:655\$529	38.577,16
1926	2.092:693\$389	62.171,52	1.644:512\$916	48.856,59
1927	2.907:856\$697	70.767,99	2.760:541\$266	67.182,80
1928	3.128:697\$871	76.796,71	2.678:472\$249	65.745,51
1929	4.939:153\$677	120.408,40	3.478:475\$717	84.799,51
1930	5.404:943\$324	121.623,40	2.620:568\$191	58.968,68
1931	3.398:082\$003	51.713,32	1.966:398\$030	29.925,40

Fonte: SIQUEIRA, op.cit., p.27-28, 42, nota 314.

ÓNODY, Oliver. **A Inflação Brasileira (1820-1958)**. Rio de Janeiro: s/n, 1960.p.22-23 apud SIQUEIRA, op.cit., p.34, nota 252.

No início desse decênio, a participação do porto na exportação do café capixaba sofreu uma acentuada queda, de 92% em 1920 (tabela IV.7) para 58,43% em 1922. Porém, daí em diante observamos uma retomada hegemônica, chegando a exportar quase 87% de todo o café do estado, em 1930.

Outro fato relevante é a queda significativa da “exportação” de café pela Leopoldina Railway.³⁵⁹ Através do Ramal de Santo Eduardo, a produção cafeeira do sul capixaba chegava ao estado do Rio de Janeiro, dirigindo-se, em sua maior parte, para o porto da capital federal. Tal valor, a partir de 1925, passou a cair gradativamente, tanto em

³⁵⁹ Nas estatísticas de exportação do Espírito Santo, encontramos a palavra “exportação” referindo-se a tudo o que saía de seu território para outros estados da União. Logo, o que a Leopoldina Railway “exportava” era transportado pelo Ramal de Santo Eduardo para o território fluminense.

porcentagem quanto em quantidade bruta. Se em 1922 houve a exportação de 20.885.529 kg (34,31%) do café capixaba, em 1930 tal valor foi de apenas 9.484.080 (11,75%), enquanto que o porto capixaba saltou de 35.570.433 kg (58,43%) para 70.381.140 kg (86,89 %) nesse mesmo período.

**Tabela IV.9 – Exportação total de café do Espírito Santo
e por seus diversos escoadouros – 1922 a 1931**

ANO	Espírito Santo		Vitória		Leopoldina Railway		Outros	
	Café kg	%	Café kg	%	Café kg	%	Café kg	%
1922	60.872.660	100	35.570.433	58,43	20.885.529	34,31	4.413.668	7,25
1923	64.312.504	100	37.488.214	58,29	20.887.713	32,48	4.405.460	9,23
1924	76.850.780	100	41.327.823	53,78	30.188.301	39,28	11.139.522	6,94
1925	73.203.780	100	41.400.000	55,45	26.768.160	36,57	5.035.620	6,88
1926	74.666.040	100	43.776.240	71,70	25.544.460	33,75	5.345.340	7,16
1927	82.093.080	100	53.047.020	64,61	25.197.900	30,69	3.848.160	4,69
1928	72.485.640	100	48.298.260	66,63	22.578.900	31,15	1.608.480	2,22
1929	74.330.220	100	56.788.680	76,40	16.593.060	23,65	948.480	1,28
1930	80.739.900	100	70.157.640	86,89	9.484.080	11,75	1.098.360	1,36
1931	95.455.520	100	73.381.140	76,87	17.956.860	18,81	4.067.520	4,26

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo**. 1931. Vitória: Imprensa Oficial, 1932.

Para explicar tais índices, refutamos a hipótese de que essa queda tenha ocorrido devido a um possível decréscimo na produção da região sul, pois, de 1920 para 1927, ela saltou de 491.843,3 sacas (29.510.598 kg) para 880.781 (52.846.860 kg), uma variação correspondente a 79%.³⁶⁰ Crescimento esse justificado pelo fato de que *as suas zonas centrais [estavam] em continuada penetração, as suas terras em accentuado povoamento e a sua produção em accrescimento consideravel e continuo [...]*.³⁶¹

Para demonstrar a contínua queda nas exportações de café capixaba para o território fluminense pela companhia inglesa, o ano de 1927 torna-se relevante, pois nesse momento, de toda a produção cafeeira da Região Sul (52.846.860 kg)³⁶², apenas

³⁶⁰ BRASIL. (Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio). Recenseamento Geral do Brasil, 1920.; AGUIAR, AUDIFAX. O café no Estado do Espírito Santo. Rio de Janeiro: Alba, 1932, p.46 apud ROCHA, Haroldo; COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930**. Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983, p.100.

³⁶¹ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1920-1924 (Nestor Gomes), **Mensagem...** 1923, p.14.

³⁶² ROCHA; COSSETI, op.cit., p. 108, nota 359.

25.197.900 foram para a capital federal, valor esse que, como vimos, caiu nos anos seguintes.

Baseando-nos no aumento da renda do Ramal Sul, concomitantemente ao decréscimo das exportações do Ramal fluminense, fica evidente que esse passou a transportar para Vitória grande parte da produção cafeeira daquela região, interiorizando-a. Nesse sentido, podemos perceber, na tabela IV.10, um salto quantitativo no transporte de café, de outros produtos e de passageiros, de 1911 a 1921.

Vale ressaltar que os valores expostos no ano de 1921 incluem os ramais de Castelo e de Cachoeiro a Espera Feliz, os quais, contudo, se separássemos a participação de cada um dos trechos, não contribuíram com a maior parte dos 24.399.480 kg de café transportados, uma vez que a renda dos mesmos para esse ano foi de 337:041\$370, equivalendo a 11.630,136 £, bem distante dos 29.722,08 £ do Ramal Sul.³⁶³

Tabela IV. 10 – Transporte de café, outros produtos e passageiros nos ramais “Sul do Espírito Santo” e “Santo Eduardo”

Ano	Café (kg)		Outros produtos (kg)		Passageiros	
	Sul do ES	S.Eduardo	Sul do ES	S.Eduardo	Sul do ES	S.Eduardo
1909	3.609.000	9.664.200	3.698.000	15.205.100	17.206	25.324
1910	2.038.000	6.165.090	2.714.000	8.030.080	20.020	28.262
1911	2.579.990	6.154.740	9.184.652	16.104.962	29.292	33.085
1921**	24.399.480	17.306.910	12.247.302	17.606.240	190.207	97.431

Fonte: Brasil (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1908-1909 (Francisco Sá). **Relatório...** 1909, p.203.

Ibidem, Ministro, 1910 (J.J. Seabra), **Relatório...** 1910, p.135.

Ibidem, Ministro, 1911-1913 (José Barbosa Gonçalves), **Relatório...** 1911, p.164-165.

Ibidem, Ministro, 1918-1921 (J. Pires do Rio) **Relatório...** 1921, p.214.

Nota: ** Incluindo o os ramais de Alegre a Espera Feliz e de Castelo.

Sua função interiorizadora foi além dos seus trilhos. Nos “anos agrícolas”³⁶⁴ de 1928-1929 e 1929-1930, observamos que a esmagadora maioria do café o qual transportava provinha de estações ferroviárias de outros ramais. Analisando o movimento dos armazéns de Vitória no respectivo período, 43,56% do café transportado pela “Sul”

³⁶³ SIQUEIRA, op.cit., p.42, nota 314.

³⁶⁴ “Anos agrícolas” referem-se a um período de doze meses no calendário agrícola que corresponde ao segundo semestre de um ano e o primeiro semestre do seguinte.

provinha de estações do ramal de Alegre-Espera Feliz (incluindo o Sub-ramal de Castelo), enquanto 40,55% provinham do de Santo Eduardo, e somente 13,38%, de suas próprias estações.³⁶⁵

Por fim, no apagar de luzes da década de 1920, a tão acentuada queda no transporte para o Rio de Janeiro permitiu que o Ramal Sul alternasse momentos no qual sobrepujava o ramal “concorrente”, interiorizando a capital, chegando a contribuir sozinho, no ano de 1929, com o transporte de 18,21%³⁶⁶ de todo o café que o porto exportou, auxiliando Vitória em sua consolidação como a principal praça comercial do Espírito Santo.

Tabela IV. 11 – Transporte de café pelos ramais “Sul do Espírito Santo” e “Santo Eduardo” nos anos agrícolas de 1928-1929 e 1929-1930, em sacas de 60 quilos

Ano	Semestre	Exportado por Vitória	Exportado pelo Rio de Janeiro
1928	2ª semestre	76.661	76.691
1929	1º Semestre	45.646	24.499
	2º Semestre	191.867	267.622
1930	1º Semestre	105.995	64.649

Fonte: ESPÍRITO SANTO (Estado). **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café**. Agosto de 1929.

Vitória: 1929.

Ibidem, Outubro de 1929. Vitória: 1929.

Ibidem, Novembro de 1929. Vitória: 1929.

Ibidem, Maio de 1930. Vitória: 1930.

Ibidem, Julho de 1930. Vitória: 1930.

³⁶⁵ Não foi possível identificar em que ramais pertenciam as estações de Bananal, Jequitibá, Santo André e São Felipe, que juntos, compunham apenas 2,48% do total. Cf. ESTADO do Espírito Santo. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café**. Agosto, Outubro e Novembro de 1929; Maio e Julho de 1930.

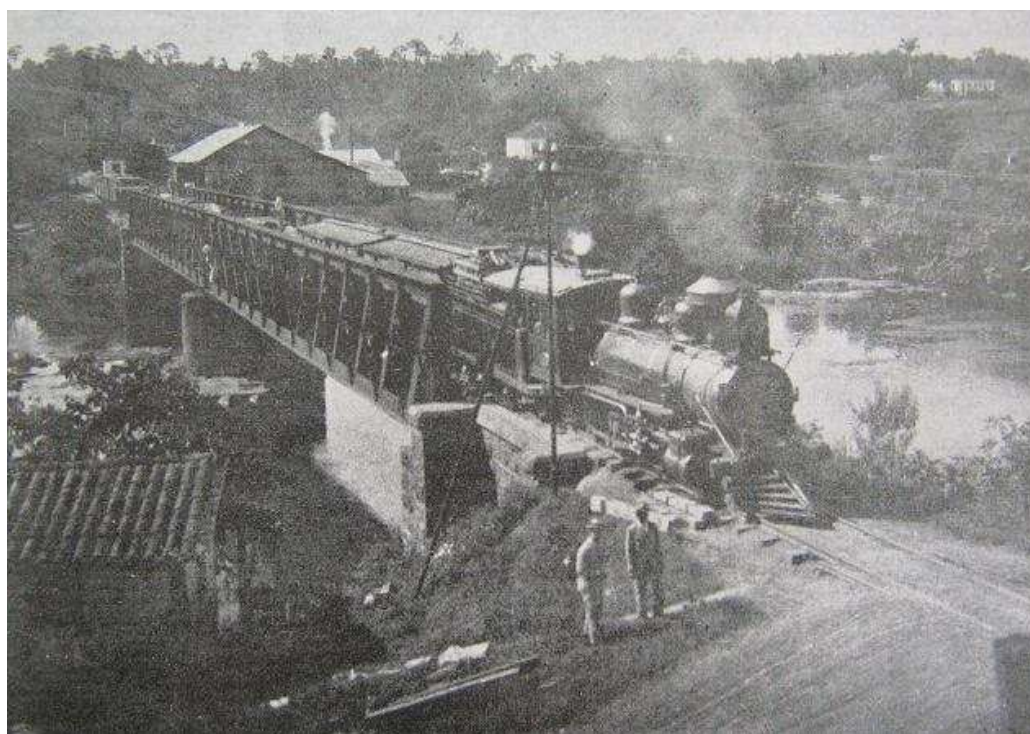
³⁶⁶ Os cálculos para descobrir a porcentagem referente ao “Ramal Sul” foram feitos relacionando-se a tabela IV.11 e o total de café exportado pelo Porto de Vitória no ano de 1929. Cf.: ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação do Espírito Santo. Vitória: Imprensa Oficial, 1935 apud SIQUEIRA, op.cit., p.91, nota 252.

**FOTO N°5 – Transporte de produtos para o Porto de Vitória
pela Leopoldina Railway, na primeira metade da década de 1910.**



Fonte: TORRES FILHO, op.cit., p.457.

**FOTO N°6 – Transporte de produtos para o Rio de Janeiro
pela Leopoldina Railway, no início da década de 1920.**



Fonte: O ESTADO do Espírito Santo, op.cit., p. 69.

Considerações finais

Ao estudarmos a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, compreendemos sua singularidade na história desse estado. Um projeto inédito e ousado, que almejava romper uma herança pretérita de isolamento e estagnação econômica de uma capital, a qual, até o século XIX, era notada apenas por sua função burocrática, e por se configurar como uma região que passava “despercebida” por entre as estatísticas econômicas nacionais. Sem dúvida, uma realização inédita em terras capixabas, pois pela primeira vez um grupo dominante local adquiriu condições financeiras e políticas para iniciar um plano de tamanha envergadura, o que o tornava ousado, tendo em vista os limites econômicos de um governo que dependia maciçamente das exportações de um único produto, o café, e que tinha tímidas receitas, tendo em vista a finalidade de sua aplicação.

Do princípio ao fim da construção, tal projeto encontrou muitas adversidades, tanto físicas, quanto econômicas e políticas. As “obras de arte” e o “sobe e desce” entre morros e montanhas tornaram o empreendimento desafiador, demandando tecnologia para vencê-los. Portanto, muitos foram os gastos, onerando o tesouro estadual com déficits, que, somados a uma dívida externa crescente, levou o Espírito Santo à moratória ante os credores estrangeiros, na primeira década do século XX.

As críticas foram a forma encontrada pela oposição política, manifestada pela União Republicana Espírito Santense, que via nesse projeto o ponto fraco de governos que sacrificavam demais planos em prol da manutenção de tais obras. Moniz Freire (principalmente em seu segundo governo – 1900 a 1904), Graciano Neves e José Marcelino Vasconcelos foram os principais exemplos, ao tentarem evitar que a crise econômica cafeeira, pela qual passava o estado, refletisse na construção da via férrea, no período de 1896 a 1904. Paralelamente a essas dificuldades, a “Sul” despertou a ira de grupos agrofundiários do sul, pois foram coibidos, até o início da década de 1920, de uma ligação ferroviária com o porto de Itapemirim, muito mais próximo das regiões produtoras. É nesse sentido que se materializava a “mais valia da capital”, pois os interesses de Vitória prevaleceram sobre aqueles existentes em sua marginalidade, ou

seja, constituídos em outro ponto do território estadual.³⁶⁷

O pensamento desses agrofundiários e o discurso de Taunay – esse, pois, corroborando com os mesmos – eram pragmáticos, pois enxergavam a viabilidade de uma ligação férrea menor a um porto muito mais próximo do que a “Sul”, a qual tinha como fim o distante porto da capital, tendo ainda que subir e descer morros e montanhas. A produção de café da região bem como a de Minas Gerais poderia ser mais facilmente escoada no sul, o que não demandaria prejuízos ao governo do estado, tendo em vista a possibilidade de haver em Itapemirim uma alfândega sob sua administração, à semelhança do governo central estabelecido no Rio de Janeiro, que gerenciava as alfândegas nos mais distantes portos do litoral. Não obstante, foi posto de lado pelos que ansiavam centralizar tudo na capital, representados na figura no pensamento de Moniz Freire. Para ele e seu grupo, o desenvolvimento de uma importante praça comercial em Itapemirim não era algo positivo, pois enxergavam o progresso econômico do Espírito Santo estreitamente vinculado ao progresso de sua capital.

Portanto, em tempos iniciais de república e federalismo no Brasil, tal espírito não foi reproduzido a nível estadual, prevalecendo o caráter centralizador da capital. A dependência em relação ao Rio de Janeiro, que Vitória tanto lutou para romper, deveria ser reproduzida na esfera regional, ou seja, entre ela e as zonas produtoras, presentes no seu interior, não interessando, nesse caso, o espírito liberal descentralizador.

Como Taunay havia previsto, ficou o estado incapaz de concluir uma ferrovia tão cara e deficitária para a sua realidade, tornando a alienação o único meio para que os trilhos dela pudessem chegar ao destino final. No entanto, os debates em torno da probidade dessa questão foram exaustivos, refletindo-se até no Congresso Nacional. Novamente, a “Sul” era usada como arma de um grupo político contra outro, dessa vez, dos “Monizistas” contra os “Jeronimistas”.³⁶⁸ Debates à parte, é relevante ressaltar que essa questão girava em torno de uma necessidade, um alívio, uma questão de “sobrevivência da receita pública”, e não de uma simples tentativa de minar os planos do ex-presidente

³⁶⁷ Marta Zorzal e Silva defende a existência, nesse período, de “*uma estrutura social formada por uma oligarquia agrofundiária e uma oligarquia mercantil-exportadora que digladiaria entre si na disputa pela direção política do governo estadual [...]*”, sendo o primeiro grupo representado pela União Republicana Espírito Santense e o segundo pelo Partido Republicano Construtor. Cf. SILVA, Marta Zorzal e. **Espírito Santo: Estado, Interesse e Poder**. Vitória: FFCA/SPDC, 1995. p.83, 108.

³⁶⁸ Os primeiros, ligados a Moniz Freire, e os segundos, a Jerônimo Monteiro.

Moniz Freire e de seu grupo político.

Comprando-a sob um preço módico, caberia à Leopoldina Railway o papel de completar a ligação ferroviária e, subjetivamente, de interiorizar a capital, na medida em que somente após sua conclusão Vitória teria, pelos trilhos, a oportunidade de estreitar definitivamente a comunicação terrestre com a região sul do estado. Tal feito só seria realizado três anos após a compra, em 1910, e demandava urgência, pois Cachoeiro, desde 1903, já havia estabelecido uma comunicação desse nível com a capital federal.

Contudo, equivocava-se quem identifica no pensamento de Moniz Freire a gênese dos esforços para prosperar a economia capixaba, baseando-se na idéia de estreitar as comunicações entre Vitória e o interior – particularmente mineiro – e na conseqüente transformação dessa cidade em importante praça comercial. Tais anseios são mais antigos que o surgimento da própria ferrovia, pois tinham suas raízes em Antonio Pires da Silva Pontes, governante da então capitania, ainda no início do século XIX. Segundo Santos, formou-se nesse momento aquilo que depois se concretizaria como o “pensamento político capixaba”.³⁶⁹ Logo, Moniz Freire seria apenas um “discípulo”, ou seja, mais um seguidor dessa idéia, entre tantos outros. Cabe a ele, entretanto, o mérito de tê-lo colocado em prática.

Podemos identificar, ao longo desse período, três meios diferentes idealizados para realizar a tão almejada ligação com Minas Gerais: o primeiro, com Silva Pontes, ainda no início do século XIX, através da navegação pelo Rio Doce; o segundo, uma década depois, com Francisco Rubim, optando pelas estradas de rodagem, idéia que permeou esse século, pois foi seguida por outros administradores provinciais; e o terceiro, com Moniz Freire, que encontrou nas vias férreas a melhor forma para concretizar tais anseios.

Nos relatórios provinciais analisados pelo presente estudo, observamos quão grandes eram as preocupações do governo provincial e imperial ante os problemas de comunicação, mas, ao mesmo tempo, o quanto eram inúteis as medidas tomadas, por

³⁶⁹ Para um melhor entendimento do assunto, cf. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. In: **DIMENSÕES** – Revista de História da UFES. n.17. Vitória: Centro de Ciências Humanas e Naturais – UFES, 2005.

causa da ausência de habitantes capazes de produzir e pagar impostos, tornando possível o crescimento da receita pública e a dinamização da economia. Em decorrência disso, estradas que eram abertas logo em seguida encontravam-se fechada, graças à densa e “desabitada” floresta tropical.³⁷⁰

O relativo fracasso da tentativa de fazer prosperar o Espírito Santo e sua capital pelas estradas de rodagem proporcionou o aparecimento, embora tímido, dos primeiros projetos ferroviários para a província, no início da década de 1870, todos incentivados pelo governo local. Para tanto, se espelhava nas transformações benéficas ocorridas nas economias de diversos países capitalistas ocidentais após a implantação de vasta quilometragem de trilhos: na França e na Rússia, as vias férreas dinamizaram e expandiram as respectivas produções, enquanto na Itália e na Alemanha foram responsáveis também pelos processos de unificação política; nos Estados Unidos e Canadá, possibilitaram o povoamento de regiões antes inóspitas, sua integração comercial com regiões mais densamente povoadas, bem como entre os oceanos Atlântico e Pacífico; na América Latina, e aí se inclui o Brasil, elas vão consolidar o modelo agroexportador, seguindo sempre o sentido interior-litoral, ou seja, zona de produção-porto (e vice-versa).

Quanto à sua funcionalidade, no Espírito Santo não foi diferente da América Latina, mas seu aparecimento foi tardio. A indisponibilidade de recursos e a falta de um setor agrícola com excedente de capital disponível foram fatores que favoreceram esse atraso. A produção de café era tímida, se comparada em valores nacionais, tornando outras regiões muito mais atraentes. Desse modo, presenciou tal realidade apenas no final do período monárquico, em 1887, mais de trinta anos depois da ferrovia de Mauá e quase duas décadas depois dos primeiros projetos provinciais, ainda sim graças a medíocres 71 km de estrada mal traçada, os quais ligavam Alegre e Castelo a Cachoeiro de Itapemirim, ao sul.

Portanto, somente no final da década de 1920 o Espírito Santo deu um salto quantitativo no que concerne à sua malha ferroviária, chegando a mais de 500 km, incluindo-se aí,

³⁷⁰ O termo “desabitada” foi utilizado entre aspas pois as florestas do Espírito Santo eram povoadas por tribos indígenas e quilombos, os quais não representavam alguma importância para a economia da província, muito menos para a conservação e manutenção das estradas de rodagem.

além do término do Ramal Sul, as ligações com o território mineiro, tanto através do Ramal de Alegre a Espera Feliz, quanto pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, e através de pequenas ferrovias, caso da E.F. Itapemirim e E.F. Rio Doce-São Mateus.

O fato de o primeiro projeto ferroviário ter se materializado na Região Sul capixaba não se deu por acaso. Ao longo da segunda metade do século XIX, essa área passou a se destacar pelo crescente incremento na produção cafeeira, produto esse que, em conformidade com tais valores, consolidava-se como o líder absoluto na pauta de exportações e respondia pelos primeiros saldos positivos na receita provincial. Dessa forma, o Porto de Itapemirim tornou-se o mais importante, suplantando o de Vitória e o de São Mateus. Como o projeto era tornar o porto da capital o principal e não o de Itapemirim, urgia trazer toda essa produção, inclusive aquela que era levada clandestinamente para o território fluminense, para ser exportada por Vitória. Tal preocupação traduziu-se no primeiro projeto ferroviário regional, o qual almejava ligar ambas as cidades. Dessa forma, o “pensamento político capixaba” voltou seus interesses, em parte, para essa região.

Foi só na década de 1920, porém, que Vitória se consolidou como o principal porto do estado, chegando a exportar, em 1933, 99,5% do total. Para tanto, papel importante foi desempenhado pelo Ramal Sul do Espírito Santo e, obviamente, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, posto que também transportavam café.

**Tabela V.1 – Exportação geral do Espírito Santo e
exportação geral do Porto de Vitória, em libras.**

Ano	Exportação total do Estado	Exportação do Porto de Vitória	% da exportação do Porto de Vitória em relação ao total do Estado
1930	4.601	4.442	96,8
1931	3.487	3.454	99,1
1932	4.797	4.701	97,9
1933	3.416	3.397	99,5
1934	2.824	2.799	99,1
1935	2.619	2.509	95,8
1936	2.879	2.813	97,7

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística do Espírito Santo. Sinopse Estatística do Espírito Santo. Rio de Janeiro, 1942.p.60 apud SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaro. **O desenvolvimento do Porto de Vitória** – 1870/1940. Vitória: CODESA/UFES, 1984, p.124.

Quanto à Estrada de Ferro Sul do Espírito, seu papel interiorizador deve ser entendido por levar para a capital uma parcela significativa da produção de café da Região Sul do estado. Infelizmente, seu sinuoso e difícil traçado inviabilizou a aplicação de fretes mais baratos por parte da Leopoldina Railway, e assim permaneceu por boa parte da década de 1920 ³⁷¹, tornando a ferrovia, sozinha, incapaz de desviar todo o café que outrora se dirigia para os portos fluminenses, pelo menos nas duas primeiras décadas. No entanto, não se pode perder de vista que a sua contribuição enquanto meio interiorizador foi relevante, na medida em que nos anos minuciosamente analisados (1928-1930), chegou a transportar significativa parcela da produção cafeeira embarcada em estações pertencentes a outros ramais, inclusive ao ramal de Santo Eduardo, uma espécie de ramal “concorrente”. Nesse sentido, a “Sul” interiorizou Vitória, pois ligou-a comercialmente às regiões e estações que nem mesmo seus trilhos chegavam.

Após ter pertencido ao governo federal por quase meio século (desde o fim dos anos 1940), hoje o Ramal Sul faz parte da F.C.A. (Ferrovia Centro-Atlântica), uma companhia particular, tendo sido novamente privatizado, junto com outros ramais, em meados da década de 1990. Contou, ao longo de todos os anos que pertenceu à R.F.F.S.A (Rede Ferroviária Federal S.A.), com o “privilégio” de não ter sido desativado, tendo em vista outros ramais que tiveram esse fim. Após tantos anos, seu traçado constituiu-se inviável economicamente, transformando-se num gargalo, nos trechos em que alcança altitude, em virtude de suas “obras de arte”, e naqueles cortados pelas zonas urbanas de Vila Velha e Cariacica, devido aos vários cruzamentos com ruas e rodovias.

Todavia, o risco de desaparecer ainda é iminente. A F.C.A., juntamente com o governo estadual, irá concretizar um desejo antigo ³⁷²: a construção de um ramal paralelo a esse, ligando o porto de Argolas a Cachoeiro de Itapemirim, atravessando planícies, ou seja, municípios litorâneos ou próximos a esses, quais são Cariacica, Guarapari, Anchieta, Piúma e Rio Novo do Sul. Esse empreendimento, cujo projeto está orçado em R\$ 730

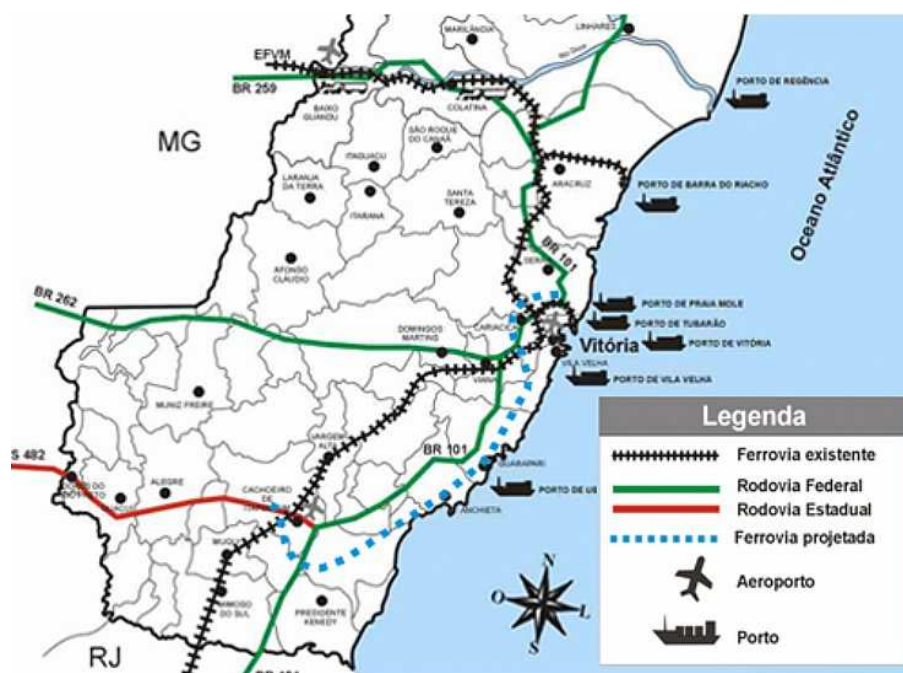
³⁷¹ ESPÍRITO SANTO (Estado) Presidente, 1924-1928 (Florentino Avidos), **Mensagem...** 1925, p.51.

³⁷² Florentino Avidos, em seu governo (1924-1928), já defendia a idéia de se construir um novo ramal ligando o Porto de Argolas a Cachoeiro de Itapemirim, pois entendia que uma nova ligação reduziria os custos, possibilitando à Leopoldina Railway, então concessionária, baratear o custo das tarifas entre ambos os pontos, numa forma de reter o café que ainda era transportado para o Rio de Janeiro. Cf. *Ibidem*.

milhões e deverá estar concluído até o final de 2011, tem o traçado de 165 km e servirá para transportar principalmente rochas ornamentais e minério de ferro ³⁷³, substituindo-o.

Atualmente, sua viabilidade materializa-se nos transportes de grãos para os avicultores e suinocultores do interior, particularmente da Região Serrana, os quais necessitam do transporte desse produto em grande quantidade ³⁷⁴, bem como em projetos turísticos, como o “Trem das Montanhas” ³⁷⁵, criado pela Prefeitura Municipal de Viana, no ano de 2007, ainda não concretizado. Independentemente do que realmente se aspira fazer, cabe às autoridades governamentais não deixar desaparecer uma parte da história do Espírito Santo, que ainda se encontra preservada nos trilhos daquela ferrovia.

FOTO N°7 – Esboço do traçado planejado para a Ferrovia Litorânea Sul



Fonte: <<http://www.anchietaonline.net/site/1/pg2.asp>>. Acesso em: 10 dez. 2007.

³⁷³ **FERROVIA vai resolver gargalos da indústria na Região Sul.** Disponível em: <<http://www.anchietaonline.net/site/1/pg2.asp>>. Acesso em: 10 dez. 2007.

³⁷⁴ **SETORES retomarão transporte de grãos pela ferrovia.** Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br>>. Acesso em: 01 nov. 2007; **TRANSPORTE de grãos por ferrovia pode ser feito ainda esse ano.** Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br>>. Acessado em: 15 nov. 2007; **TRANSPORTE de milho via ferrovia vai reduzir gastos de avicultores.** Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br>>. Acesso em: 28 dez. 2007.

³⁷⁵ O projeto “Trem das Montanhas” objetiva expandir o turismo na Região serrana do estado. Consiste num passeio de trem entre as cidades de Viana, Domingos Martins e Marechal Floriano, percorrendo um total de 29 km. Atualmente encontra-se parado. Cf. **PASSEIO de trem pelas montanhas começa no segundo semestre.** Disponível em <<http://www.viana.es.gov.br>>. Acesso em: 26 abr. 2007; **TREM das montanhas no verão.** Disponível em <<http://www.portodenoticias.com.br>>. Acesso em: 02 mai. 2007.

Levantamento Bibliográfico

1. Fontes

a) Governamentais

BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado:** sessão de 29 dez. 1908. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

_____. Congresso Nacional. **Anais do Senado:** sessão de 30 dez. 1908. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

_____. Congresso Nacional. **Anais do Senado:** sessão de 07 ago. 1912. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

_____. Congresso Nacional. **Anais do Senado:** sessão de 20 ago. 1912. Disponível em <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

_____. Constituição (1891). Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1891.

BRASIL (Ministério da Agricultura). Ministro 1886-1888 (Rodrigo Augusto da Silva) **Relatório...** 1888. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1889.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1908-1909 (Francisco Sá). **Relatório...** 1908. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1908-1909 (Francisco Sá). **Relatório...** 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1910 (J.J. Seabra). **Relatório...** 1910. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1911-1913 (José Barbosa Gonçalves), **Relatório...** 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1918-1921 (José Pires do Rio) **Relatório...** 1921. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

ESPÍRITO SANTO (Província). **Carta da Província do Espírito Santo com a parte**

da província de Minas que lhe está adjacente organizada por ordem do Exm. Sr. Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, presidente da mesma província pelo 1º Tenente d'Engenheiros João José de Sepúlveda e Vasconcellos. Lith. Imperial de Rhensburg, 1856.

_____. Presidente (1843-1844: Bello). **Falla com que o exm. presidente da provincia do Espirito Santo, Wenceslau de Oliveira Bello, abriu a Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de maio de 1843.** Rio de Janeiro, Typ. Americana de I.P. da Costa, 1843.

_____. Vice-Presidente (1845-1846: Lima). **Falla com que o exm. vice-presidente da provincia do Espirito Santo, Joaquim Marcellino da Silva Lima, abriu a Assembléa Legislativa Provincial no dia 27 de maio de 1845.** Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1845.

_____. Vice-Presidente (1845-1846: Lima). **Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia do Espirito Santo na abertura da sessão ordinaria do anno de 1846 pelo exm. vice-presidente da mesma provincia, Joaquim Marcellino da Silva Lima.** Rio de Janeiro, Typ. Brasiliense de F.M. Ferreira, 1846.

_____. Presidente (1847-1848: Ferraz). **Relatorio do presidente da provincia do Espirito Santo, o doutor Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 23 de maio de 1847.** Rio de Janeiro, Typ. do Diario de N.L. Vianna, 1848.

_____. Presidente (1847-1848: Ferraz). **Relatorio do presidente da provincia do Espirito Santo, o doutor Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1º de março de 1848.** Rio de Janeiro, Typ. do Diario de N.L. Vianna, 1848.

_____. Vice-Presidente (1848: Monjardim). **Relatório do Vice-presidente da província do Espírito Santo Exm.Sr.Dr. José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1848

_____. Presidente (1848-1849: Pinto). **Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Antonio Pereira Pinto entregou a Presidência da Província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Commendador José Francisco de Andrade Almeida Monjardim, Segundo Vice-Presidente da mesma – 1849.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1849

_____. Presidente (1850-1851: Leal). **Relatório com que o Exm. Sr. Filippe José Pereira Leal Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléa Legislativa, no dia vinte e cinco de julho do corrente anno –**

1850. Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1850.

_____. Presidente (1852: D’Azambuja). **Relatório que o exmo. Presidente da província do Espírito Santo o Bacharel José Bonifácio Nascentes D’Azambuja dirigiu à Assembléia Legislativa da mesma província na sessão ordinária de 24 de maio de 1852.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1852.

_____. Presidente (1853: Silva). **Relatório que o exmo. Presidente da província do Espírito Santo o Dr. Evaristo Ladislau e Silva dirigiu à Assembléia Legislativa da mesma província na sessão ordinária de 23 de maio de 1853.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1853.

_____. Presidente (1854-1855: Nunes). **Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Sebastião Machado Nunes Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléia Legislativa, no dia vinte e cinco de maio do corrente anno – 1854.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1854.

_____. Presidente (1854-1855: Nunes). **Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Sebastião Machado Nunes Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléia Legislativa, no dia vinte e cinco de maio do corrente anno – 1855.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1855.

_____. Vice-presidente (1856-1857: Itapemirim). **Relatório com que o Exm. Snr. Barão de Itapemirim, primeiro vice-presidente da província do Espírito Santo entregou a administração da mesma ao Exmo.Snr.Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros no dia 8 de março de 1856.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1856.

_____. Presidente (1856-1857: Barros). **Relatório que o exmo. Snr. Presidente da província do Espírito Santo o Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros passou a administração da província ao Exmo. Snr. Dr. José Francisco de Andrade Almeida Monjardim, segundo vice-presidente no dia 13 de fevereiro de 1857.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1857.

_____. Vice-presidente (1856-1857: Itapemirim). **Relatório com que o Exmo. Sr. Barão de Itapemirim primeiro vice-presidente da província do Espírito Santo apresentou na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1857.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1857.

_____. Presidente (1858-1859: Velloso). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o Bacharel Pedro Leão Velloso na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1859.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A.

de Azeredo. 1859.

_____. Presidente (1860-1861: Carvalho).). **Relatório com que o Exmo. Sr.Dr. Antonio Alves de Souza Carvalho ex-presidente da província do Espírito Santo passou a administração da mesma ao Exmo.Sr.Dr. João da Costa Lima e Castro, primeiro vice-presidente no dia 11 de março de 1861.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1861.

_____. Presidente (1861-1862: Pereira Junior). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1861 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1861.

_____. Presidente (1861-1862: Pereira Junior). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1862 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1862.

_____. Presidente (1863: Fleury). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o Bacharel André Augusto de Paula Fleury na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 20 de outubro de 1863.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1864.

_____. Vice-presidente (1863-1864: Mattos). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão extraordinária no dia 21 de fevereiro deste anno pelo 1º vice-presidente Dr. Eduardo Pindahyba de Mattos, procedido d'aquelle com que o Exm. Presidente da província passou a administração ao mesmo Exmo. Vice-presidente.** Vitória, Typ. Liberal do – Jornal da Victoria, 1864.

_____. Vice-presidente (1863-1864: Mattos). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1864 pelo 1º vice-presidente Dr. Eduardo Pindahyba de Mattos.** Vitória, Typ. Liberal do – Jornal da Victoria, 1864.

_____. Presidente (1865: Carmo). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1865, pelo presidente Dr. José Joaquim do Carmo.** Vitória, Typ. Liberal do – Jornal da Victoria, 1865.

_____. Presidente (1866-1867: Chaves). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1866,**

pelo presidente **Dr. Allexandre Rodrigues da Silva Chaves**. Vitória, Typ. do Jornal da Victoria, 1866.

_____. Presidente (1866-1867: Chaves). **Relatório apresentado pelo Exm. Presidente Dr. Allexandre Rodrigues da Silva Chaves por ocasião de passar a administração da Província ao Exm. Sr. 1º Vice-presidente Dr. Carlos de Cerqueira Pinto**. Vitória, Typ. do – Jornal da Victoria – de D. Araripe, 1867.

_____. Vice-presidente (1866-1867: Pinto). **Relatório com que foi aberta a sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmo.Sr.Dr. Carlos de Cerqueira Pinto 1º Vice-presidente da província no anno de 1867**. Vitória, Typ. do Jornal da Victoria, 1867.

_____. Presidente (1868: Valle Junior). **Relatório com que o Exmo.Sr.Dr. José Maria do Valle Junior entregou a presidência da Província do Espírito Santo no dia 1º de setembro de 1868 ao Exmo.Sr.Dr. Luiz Antonio Fernandes Pinheiro**. Vitória, Typ. do – Jornal da Victoria – de D. Araripe, 1868.

_____. Presidente (1868-1869: Pinheiro). **Relatório com que foi aberta a sessão ordinária da Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo Exm. Sr. Presidente, Dr. Luiz Antonio Fernandes Pinheiro no anno de 1868**. Vitória, Typ. do – Correio da Victoria, 1868.

_____. Presidente (1868-1869: Pinheiro). **Relatório com que o Exm.Sr. Presidente Dr. Luiz Antonio Fernandes Pinheiro passou a administração da Província do Espírito Santo ao 1º Vice-presidente o Exm.Sr. Coronel Dionysio Alvaro Resende em 8 de junho de 1869 seguido do que pelo mesmo Exm. Sr. Vice-presidente Dr. Antonio Dias Paes Leme ao assumir este o governo da província em 16 e setembro de 1869. Bem como do que foi lido pelo Exm.Sr. Presidente ao abrir a segunda sessão ordinária da assembléia legislativa provincial no dia 6 de outubro do dito anno**. Vitória, Typ. do – Correio da Victoria, 1869.

_____. Presidente (1870: Leme). **Relatório apresentado pelo Exm.Sr.Dr. Antonio dias Paes Leme ao passar a administração da Província do Espírito Santo ao Exm.Sr. Coronel Dionysio Álvaro Resendo, 1º Vice-presidente da mesma, no dia 13 de setembro de 1870**. Vitória, Typ. do Correio da Victoria, 1870.

_____. Presidente (1871: Correa). **Relatório lido no paço da Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo presidente Exm.Sr.Dr. Francisco Ferreira Correa na sessão ordinária do anno de 1871**. Vitória, Typ. do Correio da Victoria, 1871.

_____. Presidente (1872: Fonseca). **Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo Presidente da Província o Exm.Sr.Dr. Antonio Gabriel de Paula Fonseca no dia 2 de Outubro de 1872.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1872.

_____. Vice-presidente (1872-1876: Mascarenhas). **Relatório com que o Vice-Presidente da Província Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas passou a administração ao Exmo.Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barboza no dia 6 e Novembro de 1873.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1873.

_____. Presidente (1874: Barbosa). **Relatório apresentado a S.Ex^o o Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo.** Vitória, Typ. Espírito-Santense, 1874.

_____. Vice-presidente (1872-1876: Mascarenhas). **Relatório apresentado a S.Ex. o Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto pelo Exmo. Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas por ocasião de passar a administração da Província do Espírito Santo no dia 4 de maio de 1875.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1875.

_____. Presidente (1875-1876: Peixoto). **Falla com que o Exm.Sr.Dr. Domingos Monteiro Peixoto installou a Assembléia Provincial do Espírito Santo na sessão do dia 18 de setembro de 1875.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1875.

_____. Presidente (1875-1876: Peixoto). **Relatório apresentado a S.Ex. o Sr. 1^o Vice-presidente Coronel Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas pelo Exm.Sr.Dr. Domingos Monteiro Peixoto por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1876.

_____. Presidente (1876: Prado). **Relatório apresentado pelo Exm.Sr.Dr. Manoel José e Menezes Prado na instalação da Assembléia Provincial do Espírito Santo na sessão de 15 de outubro de 1876.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1876.

_____. Presidente (1877: Gama). **Relatório apresentado a Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo em a 2^a sessão ordinária da vigésima primeira legislatura provincial pelo presidente desta província Dr. Antonio Joaquim de Miranda Nogueira da Gama aos 3 de março de 1877.** Vitória, Typ. do Espírito-Santense, 1877.

_____. Presidente (1877: Gama). **Relatório com que S.Ex. o Sr. Dr. Antonio Joaquim de Miranda Nogueira da Gama passou a administração da província ao Exm. Sr. 1^o Vice-presidente Coronel Manoel Ferreira de Paiva.** Vitória, Typ. do

Espírito-Santense, 1877.

_____. Presidente (1878: Lima). **Relatório com que o Exm.Sr.Dr. Affonso Peixoto de Abreu Lima passou a administração da provincia do Espírito Santo ao Exm.Sr. Tenente Coronel Alpheo Adelpho Monjardim D'Andrade e Almeida 1º vice-presidente.** Vitória, Typ. Gazeta da Vitória, 1878.

_____. Presidente (1878: Mafra). **Relatorio apresentado pelo exm. sr. dr. Manoel da Silva Mafra a Assembléa Legislativa Provincia do Espirito-Santo no dia 22 de outubro de 1878.** Victoria, Typ. da Actualidade, 1878.

_____. Presidente (1879-1880: Martins). **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa do Espirito-Santo em sua sessão ordinaria de 9 de março de 1880 pelo presidente da provincia, o exm. sr. dr. Eliseu de Sousa Martins.** Victoria, Typ. da Gazeta da Victoria, 1880.

_____. Presidente (1879-1880: Martins). **Relatório com que o Exm.Sr.Dr. Eliseu de Souza Martins no dia 19 de julho de 1880 passou a administração da Província do Espírito Santo ao Exm.Sr. Tenente-Coronel Adelpho A. Monjardim D'A. e Almeida 1º Vice-presidente.** Vitória, Typ. Gazeta da Vitória, 1880.

_____. Presidente (1881-1882: Tostes). **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da provincia do Espirito-Santo em sua sessão ordinaria de 8 de março de 1881 pelo presidente da provincia, Exm. Sr. Dr. Marcellino de Assis Tostes.** Victoria, Typ. da Gazeta da Victoria, 1881.

_____. Vice-presidente (1881-1882: Almeida). **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da provincia do Espirito-Santo pelo 1º vice-presidente, o Exm.Sr. tenente coronel Alpheo Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida, em 21 de março de 1882.** Victoria, Typ. do Horizonte, 1882.

_____. Presidente (1881-1882: Souza). **Relatório com que o Exm.Sr.Dr. Herculano Marcos Inglez de Souza entregou no dia 9 de dezembro de 1882 ao Exm.Sr.Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior a administração da Província do Espírito Santo.** Vitória: Typ. do Horizonte, 1882.

_____. Presidente (1883-1884: Andrada Júnior). **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da província do Espírito Santo pelo Exm. Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior em 3 de março de 1883.** Victoria, Typ. do Horisonte, 1883.

_____. Vice-presidente (1884: Rebello). **Relatório com que o Exm.Sr.Dr. José Camillo Ferreira Rebello 5º Vice-presidente da província do Espírito Santo passou**

a administração ao Exm.Sr. Presidente Dr. Custódio José Ferreira Martins no dia 17 de setembro de 1884. Victoria, Typ. do Horizonte, 1884.

_____. Presidente (1885-1886: Rodrigues). **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo em 22 de outubro de 1885 pelo presidente, desembargador Antonio Joaquim Rodrigues.** Victoria, Typ. do Espirito Santense, 1886.

_____. Presidente (1885-1886: Rodrigues). **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo presidente da provincia, desembargador Antonio Joaquim Rodrigues, em 5 de outubro de 1886.** Victoria, Typ. do Espirito-Santense, 1886.

_____. Vice-presidente (1887-1888: Mascarenhas). **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo 1º vice-presidente da provincia, coronel Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas, em 9 de julho de 1887.** Victoria, Typ. do Espirito-Santense, 1887.

_____. Presidente (1887-1888: Almeida). **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da primeira sessão da 28ª legislatura em 9 de julho de 1888 pelo dr. Antonio Leite Ribeiro de Almeida, presidente da provincia.** Victoria, Typ. do Espirito-Santense, 1888.

ESPÍRITO SANTO (Estado) Constituição (1892). **Constituição Política do Estado Federado do Espírito Santo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1905.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Discurso pronunciado pelo exmo.sr.dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo, após sua promessa constitucional perante o Congresso Constituinte.** Vitória: Typographia do Estado, 1892.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1893.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1894.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Discurso proferido no dia 13 de Julho de 1895 pelo exmo Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado na inauguração da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado, 1895.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1895.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo ao Tesouro do Estado e do Comissário Geral de Medições de Terras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Leuzinger, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire ao passar o governo ao exmo. Graciano dos Santos Neves em 23 de Maio de 1896.** Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Resolução n.53 do Exmo.sr.dr. Presidente do Estado do Espírito Santo aprovando a tabela de preços e especificações da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** Vitória, s.n. 1896.

_____. Presidente (1897-1897: Neves). **Mensagem do Presidente do Estado Exmo. Sr. Dr. Graciano dos Santos Neves na instalação do Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia do Estado, 1897.

_____. Presidente (1898-1899: Vasconcellos). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José Marcelino P. de Vasconcellos apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1898.

_____. Presidente (1898-1899: Vasconcellos). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José Marcelino P. de Vasconcellos apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1899.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1900.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1901.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1902.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1903.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1900 a 1904.** Vitória: [s/n], 1904.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1904.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1905.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1906.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1907.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1904 a 1908.** Vitória, s/n, 1908.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Espírito-Santense na segunda sessão da 6ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1908.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na terceira sessão da sexta legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1909.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na 1ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1910.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na 2ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1911.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Exposição sobre os negócios do Estado do Espírito Santo no quadriênio de 1909 a 1912 pelo Exm. Sr. Dr. Jerônimo de**

Souza presidente do estado durante o mesmo período. Vitória: Imprensa Oficial, 1913.

_____. Presidente (1916-1920: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Bernardino de Souza Monteiro, ao Congresso Legislativo, em sua 1ª sessão ordinária da 10ª legislatura.** Vitória: S/n, 1919.

_____. Presidente (1920-1924: Gomes) **Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1921.

_____. Presidente (1920-1924: Gomes) **Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1922.

_____. Presidente (1920-1924: Gomes) **Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1923.

_____. Presidente (1920-1924: Gomes) **Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1924.

_____. Presidente (1924-1928: Avidos) **Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Diário da Manhã, 1925.

_____. Presidente (1924-1928: Avidos) **Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Diário da Manhã, 1926.

_____. Presidente (1924-1928: Avidos) **Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Diário da Manhã, 1927.

_____. Presidente (1924-1928: Avidos) **Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Diário da Manhã, 1928.

_____. **Leis do Congresso Legislativo do Espírito Santo (1893-1908).** Vitória: Tipografia do Estado do Espírito Santo, 1893-1908.

_____. **Relatórios da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo do Thesouro do Estado e do Comissário Geral de Medições de Terras Públicas apresentado ao S.Ex. o Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire D.D. presidente do Estado do**

Espírito Santo. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1922.** Vitória: Imprensa Oficial, 1923.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1923.** Vitória: Imprensa Oficial, 1924.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1924.** Vitória: Imprensa Oficial, 1925.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1925.** Vitória: Imprensa Oficial, 1926.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1926.** Vitória: Imprensa Oficial, 1927.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1927.** Vitória: Imprensa Oficial, 1928.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1928.** Vitória: Imprensa Oficial, 1929.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1929.** Vitória: Imprensa Oficial, 1930.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1930.** Vitória: Imprensa Oficial, 1931.

_____. Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1931.** Vitória: Imprensa Oficial, 1932.

_____. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café.** Agosto de 1929. Vitória: 1929.

_____. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café.** Outubro de 1929. Vitória: 1929.

_____. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café.** Novembro de 1929. Vitória: 1929.

_____. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café.** Maio de 1930. Vitória: 1930.

_____. **Boletim mensal do Serviço de Defesa do Café.** Julho de 1930. Vitória: 1930.

b) Periódicos

O Estado do Espírito Santo, Vitória (ES), 1907, 01 ago.

O Estado do Espírito Santo, Vitória (ES), 1907, 03 ago.

O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1892, 18 jun.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1892, 10 ago.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1893, 5 abr.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1895, 8 set.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1895, 13 jul.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 30 jun.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 02 jul.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 03 jul.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 04 jul.
 O Comércio do Espírito Santo, Vitória (ES), 1897, 03 ago.
 O Cachoeirano, Cachoeiro de Itapemirim (ES), 1892, 16 out.
 O Cachoeirano, Cachoeiro de Itapemirim (ES), 1893, 16 jul.
 O Cachoeirano, Cachoeiro de Itapemirim (ES), 1895, 4 ago.

2. Bibliografia

AGUIAR, Audifax. **O café no Estado do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Alba, 1932.

ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. **Escravidão e transição: o Espírito Santo (1850/1888)**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

_____. **Estudo sobre a estrutura agrária e cafeicultura no Espírito Santo**. Vitória, SPDC/UFES, 1993.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. **O Porto de vitória**. IGEOG, série Teses e monografias n.09. São Paulo: USP/ Instituto de Geografia, 1974.

ARIAS NETO, José Miguel. Primeira república; economia cafeeira, urbanização e industrialização. In.: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. (Org.) **O Brasil republicano**. O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da república à Revolução de 1930. v.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BANCK, Geert. **Dilemas e símbolos: estudo sobre a cultura política do Espírito Santo**. [Coleção Cadernos de História, n.13.] Vitória: IHGES, 1998.

BACELLAR, Carlos. Fontes Documentais – Uso e Mau Uso das Fontes. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p.23-80.

BASILIO, Marcelo A.S. **A vida e a obra de Moniz Freire**. Vitória: [s.n.], 1961.

BETHEL, Leslie. A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930. In: _____. **História**

da América Latina: da Independência até 1870. v.4. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001..p.581-608.

BITTNECOURT, Gabriel. **A formação econômica do Espírito Santo:** O Roteiro da Industrialização. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987.

_____. **Café e modernização:** O Espírito Santo no século XIX. Rio de Janeiro: Editora Cátedra, 1987.

_____. **Esforço industrial na república do café: o caso do Espírito Santo. 1889/1930.** Vitória: UFES/FCAA, 1982.

_____. **História geral e econômica do Espírito Santo.** Do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006.

BOBBIO, Norberto. **Dicionário de Política.** Brasília: Editora UNB, 1986.

BUFFON, José Antonio. **O café e a urbanização no Espírito Santo:** aspectos econômicos e demográficos de uma agricultura familiar. 1992. Dissertação (Mestrado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia, Unicamp.

BONILLA, Heraclio. O Peru e a Bolívia da independência à Guerra do Pacífico. In: BETHEL, Leslie. **História da América Latina:** da Independência até 1870.v.3. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001.p.541-590.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira. **O novo arrabalde.** Vitória: Prefeitura Municipal, 1996.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** São Paulo: Difel, 1977.

_____. **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil.** Campinas: Ed. Unicamp, 2002.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. História e análise de textos. In: _____. (org.). **Domínios da história.** Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.p.375-399.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem:** a elite política imperial. **Teatro das sombras:** a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CLÁUDIO, Afonso. **História da propaganda republicana no Estado do Espírito Santo.** Vitória: Gráfica Espírito Santo, 2002.

COLLIER, Simon. O Chile da Independência à Guerra do Pacífico. In: BETHEL, Leslie. **História da América Latina:** da independência até 1870. v.3. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001.p.591-624.

- COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890-1914: no tempo das certezas.** (Coleção Virando Séculos). São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia.** São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- COUTY, Louis. **O Brasil em 1884.** Esboços Sociológicos. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa. Brasília: Senado Federal, 1984.
- DEAN, Warren. A economia brasileira. In: BETHEL, Leslie. **História da América Latina: da independência até 1870.** (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001.v.V.p.659-704.
- DIAS, Maria Odília da Silva. A interiorização da Metrópole (1808-1853). In: MOTTA, C.G.; **1822: Dimensões.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1986.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta.** A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982.
- FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro.** 15.ed. São Paulo: Globo, 2000.v.2
- FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In: _____. (Dir.) **O Brasil republicano.** 1.Estrutura de poder e economia (1889-1930). (Coleção História Geral da Civilização Brasileira, tomo III). São Paulo: Difiel, 1997. Vol.1.p.194-248.
- _____. **História do Brasil.** São Paulo: Edusp, 2002.
- FRANCO, Sebastião Pimentel; HEES, Regina Rodrigues; **A República no Espírito Santo.** Vitória: Multiplicidade, 2003.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio: o minidicionário da língua portuguesa.** Curitiba: Posigraf, 2004.
- FERROVIA vai resolver gargalos da indústria na Região Sul.** Disponível em <<http://www.anchietaonline.net/site/1/pg2.asp>>. Acesso em: 10 dez. 2007.
- GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1973.
- HARDMAN, Francisco Foot. **O Trem-Fantasma: Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade da Selva.** 2.ed.São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- HERKENHOFF, Simone Lemos. **Mauá e Moniz Freire: ferrovias e pioneirismo econômico do século XIX.** Vitória: IHGES, 2000.
- HOBBSBAWM, Eric. **A Era do Capital.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.
- _____. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo.** 5.ed.Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

KARNAL, Leandro et al. **História dos Estados Unidos**: das origens ao século XXI. São Paulo: Contexto, 2007.

KEMP, Tom. **A revolução industrial na Europa do século XIX**. Lisboa: Edições 70, 1985.

LÊNIN, Vladimir Ilich. **O imperialismo**: fase superior do capitalismo. São Paulo: Global, 1987.

LYNCH, John. As Repúblicas do Prata da Independência à Guerra do Paraguai. In: In: BETHEL, Leslie. **História da América Latina**: da Independência até 1870. v.3. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001p.625-694.

LOSADA, Vânia Maria. **Vazios demográficos ou territórios indígenas?** Disponível em: <www.cchn.ufes.br/anpuhes/ensaio30.htm>. Acesso em: 30 abr.2008.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso**. Memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880-1930. 2003, Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História, UFMG.

LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p.111-153.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4.ed. Campinas: Pontes, 1990.

MAURO, Frédéric. **História econômica mundial**: 1790-1970. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

MILL, John Stuart. **Princípios de economia política**: com algumas de suas aplicações à filosofia social. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MOREIRA, Evandro. **Cachoeiro**: uma história de lutas. Cachoeiro de Itapemirim: s/n, 2004. vol.I.1539 a 1930.

NATAL, Jorge Luís Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: História e perspectivas. 1991. Tese (Doutorado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia – Unicamp.

NEVES, Gilberto Santos. Estrada de Ferro Leopoldina. Histórico da linha Sul do Espírito Santo. In: **REVISTA do Instituto Histórico Geográfico do Espírito Santo**. n.14. Vitória: Imprensa Oficial, 1941.

NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Imprensa Oficial, [s/d].

_____. **Jerônimo Monteiro**: sua vida, sua obra. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1979.

O ESTADO do Espírito Santo: obra de propaganda geral. Rio de Janeiro: Typ. Henrique Velho & Comp., 1924.

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: IBGE, 1951.

PASSEIO de trem pelas montanhas começa no segundo semestre. Disponível em <<http://www.viana.es.gov.br>>. Acesso em: 26 abr. 2007.

POLIANSKI, F.Y.; SHEMISKINE, I.N.; **História econômica dos Estados Unidos.** Lisboa: Estampa, 1973.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 2004.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RÉMOND, René. **O século XIX. 1815-1914.** São Paulo: Cultrix, 2006.

ROCHA, Gilda. **Imigração estrangeira no Espírito Santo.** Vitória: [s.n.], 2000.

ROCHA, Haroldo Correa; COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930.** Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983.

RODRIGUES, Helio Suêvo Rodrigues. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Condições da Província do Espírito Santo:** primeiros caminhos de Minas Gerais. (Coleção Almeida Cousin, n.35). Vitória: IHGES, 1999.

_____. **Implantação de vias férreas no Brasil.** (Coleção Almeida Cousin, n.35). Vitória: IHGES, 1998.

_____. **Uma ferrovia em questão:** a Vitória a Minas 1890/1940. Vitória: [s.n.], 1985.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga. **Ferrovias – conceitos essenciais.** Vitória: IHGES, 2004.

RUA, Maria das Graças. **Análise de Políticas Públicas:** Conceitos Básicos. Disponível em: <<http://estadoedemocracia.blogspot.com/2007/08/analise-de-politicas-publicas-conceitos.html>>. Acesso em: 5 nov. 2007

SALETTTO, Nara. **Partidos políticos e eleições no Espírito Santo da primeira república.**

_____. **Trabalhadores nacionais e imigrantes no mercado de trabalho do Espírito Santo (1888-1930).** Vitória: Edufes, 1996.

_____. **Transição para o trabalho livre e pequena propriedade no Espírito Santo (1888-1930).** Vitória: Edufes, 1996.

SANTOS, Estilaque Ferreira dos. O território do Espírito Santo no fim da era colonial.

In: BITTENCOURT, Gabriel (org.). **Espírito Santo: um painel de nossa história**. Vitória: Secretaria de Estado da Cultura e Esporte, 2002.p.153-187.

_____. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. In: **DIMENSÕES – Revista de História da UFES**. n.17. Vitória: Centro de Ciências Humanas e Naturais – UFES, 2005. p.47-68.

SETORES retomarão transporte de grãos pela ferrovia. Disponível em: <<http://www.folhavitoria.com.br>>. Acesso em: 15 nov. 2007.

SILVA, Marta Zorzal e. **Espírito Santo: Estado, interesse e poder**. Vitória: FFCA/SPDC, 1995.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional. In: FAUSTO, Boris. (Dir.). **O Brasil republicano**. v.1.Estrutura de poder e economia (1889-1930). (Coleção História Geral da Civilização Brasileira, tomo III). São Paulo: Difiel, 1997.p.345-390.

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

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória: CODESA/UFES, 1984.

SUETH, José Cândido Rifan. **Espírito Santo, um estado “satélite” na Primeira República**: de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro (1892-1912). Vitória: Flor & Cultura, 2006.

TORRES FILHO, Artur E. Magarinos. **O Estado do Espírito Santo e seu desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1913.

TRANSPORTE de grãos por ferrovia pode ser feito ainda esse ano. Disponível em: <<http://www.folhavitoria.com.br>>. Acesso em: 15 nov. 2007.

TRANSPORTE de milho via ferrovia vai reduzir gastos de avicultores. Disponível em: <<http://www.folhavitoria.com.br>>. Acesso em: 28 dez. 2007.

TREM das montanhas no verão. Disponível em: <<http://www.portodenoticias.com.br>>. Acesso em: 02 mai. 2007.

ANEXOS

**ANEXO 1 - Escritura de venda da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo
à Leopoldina Railway, publicado nos Anais do Senado**

SESSÃO EM 20 DE AGOSTO DE 1912

163

Governo do Estado do Espírito Santo para a compra da Estrada de Ferro Sul, e chegou a fazer proposta de aquisição da mesma estrada pelo preço de 3.000:000\$, pagos em ações ao par;

Quanto ao segundo — «Sem os favores grandes concedidos pelo Governo Federal, podia a «Leopoldina» adquirir, por compra, a Estrada de Ferro «Sul»?» A companhia só alterou a sua proposta para 4.000:000\$, também em ações, depois de ter tido a segurança de obter do Governo Federal isenção de direitos de importação e de expediente.

Quanto ao terceiro — «Em caso afirmativo, qual o preço máximo para a aquisição da Sul do Espírito Santo?» Sem o favor da isenção de direitos, não podia esta Superintendência nem mesmo manter a primitiva proposta de 3.000:000\$, nem nenhuma outra.

Sempre com toda a estima e subida consideração, sou de V. Ex. attento, venerador e amigo obrigado. — A. H. A. Knox Little, superintendente geral.

Documento n. 4

Dario Teixeira da Cunha, tabellião do primeiro officio de notas desta Cidade do Rio de Janeiro, Capital Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil.—Certifico que, revendo o livro findo de notas deste cartorio, de numero quatrocentos e sessenta e cinco, nelle, a folhas quarenta e seis verso e sob nota numero mil setecentos e onze A, acha-se lavrada e ora me é pedida por certidão a escriptura do teor seguinte :

Escriptura de venda de uma Estrada de Ferro, que faz o Governo do Estado do Espírito Santo á The Leopoldina Railway Company Limited.—Saibam quantos a presente escriptura de compra e venda virem, que no anno de mil novecentos e sete, aos vinte e dous do mez de Abril do dito anno, em meu cartorio, á rua do Rosario numero cento e onze, compareceram perante mim, tabellião, partes entre si justas e accordadas, a saber : De um lado, como outorgante vendedor, o Governo do Estado do Espírito Santo, neste acto representado pelo seu presidente, o Senhor coronel Henrique da Silva Coutinho e este por seu bastante procurador o Senhor doutor João Luiz Alves, conforme procuração e substabelecimento devidamente legalizados, que exhibiu e que ficam archivados neste cartorio, registrados no livro competente, tendo este, o outorgante, o seu domicilio ou sede na cidade de Victoria, no Estado do Espírito Santo ; e de outro lado, como outorgada compradora a Leopoldina Railway Company Limited, sociedade anonyma com sede em Londres, representada pelo seu superintendente geral e unico representante no Brazil, o Senhor A. H. A. Knox Little, todos reconhecidos pelos proprios de mim, tabellião, e das testemunhas no fim nomeadas e assignadas, do que dou fé. Então, pelo outorgante, o Governo do Estado do Espírito Santo, por seu representante, me foi dito que, devidamente autorizado pela lei estadual numero trescentos e vinte e dous de fevereiro de mil oitocentos e noventa e nove, combinada com a

lei numero trezentos e dous de dezembro de mil oitocentos e noventa e oito, a vender a Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, podendo para isso effectuar as combinações mais convenientes, contractou com a Leopoldina Railway Company Limited transferir-lhe a propriedade da dita estrada, traduzindo na presente escriptura as condições da referida venda contractada e disse ainda o outorgante, Governador do Estado do Espirito Santo, que, sendo senhor e legítimo possuidor da mencionada Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, sita no referido Estado nas comarcas da Capital, de Vianna, de Benevente, Itapemirim e Cachoeiro do Itapemirim, com seu ponto inicial na cidade de Victoria, no lugar denominado Porto das Argollas, e com seu ponto terminal na cidade de Cachoeiro do Itapemirim, tendo esta Estrada de Ferro oitenta e um kilometros construidos e em trafego, da Victoria, ponto inicial, até a estação do Engenheiro Reeve e o restante do traçado de Engenheiro Reeve até Cachoeiro do Itapemirim, ponto terminal, em construcção; comprehendendo a mesma Estrada Sul do Espirito Santo, todo o material fixo, todas as obras de artes, de excavação, de preparo do leito da linha, comprehendendo tambem as casas para estações, para machinas e para officinas, já construidas, á margem da linha e terrenos occupados pela estrada; todo o material rodante que serve ao trafego do trecho construido, como sejam cinco locomotivas, dous carros de primeira classe, um carro de segunda classe, um carro de bagagem, um carro de animaes, um carro de inflamaveis, quatro carros fechados, tres wagons de lastro, dous trollys a gazolina, wagonetes e todos os pertences e dependencias da dita Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, vende á outorgada Leopoldina Railway Company Limited esta mesma Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo pelo preço de quatro mil contos de réis que será pago em titulos de divida do mesmo Estado e ações da mesma Companhia Leopoldina Railway, conforme a especificação e accôrdo que assignaram nesta data, devendo este pagamento ser effectuado no prazo de sessenta dias ao outro procurador do outorgante Doutor Jeronymo de Souza Monteiro. Entretanto, o outorgante Estado do Espirito Santo, exclue da venda, reservando para sua propriedade, duas casas em forma de chalet, sitas na Victoria, no Porto das Argollas, com o respectivo terreno que até aqui tem sido considerado pertencente ás mesmas casas; bem assim exclue igualmente da venda um excavador mechanico cujos machinismos se acham guardados no porto das Argollas. Pelo outorgante, Estado do Espirito Santo, por seu representante foi dito ainda que concede á Companhia Leopoldina o privilegio de zona em toda a extensão da estrada ora vendida, nos termos da legislação geral; que a Companhia Leopoldina procurará favorecer, tanto quanto fór possível, o transporte dos productos do Estado para o porto da Victoria, bem como dará passagem gratuita na linha ora vendida, á força publica do Estado, aos immigrantes recém-chegados e a dous empregados publicos diariamente; para os empregados que excederem deste numero pagará o Estado as passagens com vinte e cinco por cento. Pelo

que disse ainda o outorgante transmite á outorgada Companhia Leopoldina, sujeito á condição de tornar-se venda definitiva nos termos abaixo declarados, toda a posse, jús, acção, dominio e servidões activas que exercia na dita Estrada Sul, para que a considere sua, podendo della tomar posse, considerando-a empossada pela clausula constitutiva, obrigando-se o outorgante pela evicção de direito e a fazer a presente venda boa e valiosa a todo o tempo, assumindo a responsabilidade de todo e qualquer onus ou demanda originada de direito ou facto anterior á mesma venda, de sorte que a outorgante receberá a dita estrada com seus pertences livre e desembaraçada de qualquer responsabilidade judicial ou extra-judicial. Pelo outorgante foi dito ainda que ficou estipulado que, no caso de effectuar a outorgada a aquisição da Estrada de Ferro de Caravellas, de Cachoeiro de Itapemirim ao Alegre e Castello, entrará em accôrdo com a mesma outorgada, nos termos da legislação do Estado para abrir mão do direito de reversão da mesma estrada em troca da garantia de juros, findo o prazo da concessão para conceder então á outorgada privilegio para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Caravellas até á fronteira do Estado de Minas, dispensando-a do pagamento do imposto de transmissão de propriedade pela aquisição da referida Estrada de Caravellas e isentando de impostos estaduais ou municipaes. Disse ainda o outorgante que se obriga a restituir á outorgada a importancia relativa ao sello da presente escriptura e feittio desta no caso de não ser ratificada a presente escriptura por culpa delle outorgante. Pela outorgada Companhia Leopoldina foi dito que acceta a presente escriptura como está concebida e lavrada com as seguintes clausulas : primeira, ser ella submettida á deliberacão dos accionistas em Londres, na sua primeira reunião ; segunda, tornar-se definitiva a venda sómente depois de observada a clausula primeira e de ser assignado no Ministerio da Viacão o termo a que se refere o decreto numero seis mil quatrocentos e cincoenta e seis, de vinte de abril de mil novecentos e sete. Pagou-se quatro contos e quatrocentos mil réis de sello pelas estampilhas abaixo colladas, do que dou fé. E de como assim disseram e outorgaram, me pediram fizesse nestas notas a presente escriptura que me foi distribuida hoje e mandei escrevel-a pelo meu ajudante João Manoel Borges Afilhado e depois de ser lida aos contractantes e ás testemunhas accellaram e assignam com as testemunhas Augusto Gervasio de Azevedo e José Luiz do Nascimento Costa, perante mim tabellião que subscrevo e assigno. Dario Teixeira da Cunha.— Rio de Janeiro, vinte e dous de abril de mil novecentos e sete. João Luiz Alves.— A. H. Knox Little.— Augusto Gervasio de Azevedo e José Luiz do Nascimento Costa. (Inutilizadas estampilhas federaes (oitenta e oito) no valor total de quatro contos e quatrocentos mil réis).—Nada mais se continha em a escriptura de que eu, tabellião abaixo assignado, mandei extrahir a presente certidão que conferi e achei conforme ao proprio original a que me reporto em o livro e folhas ao principio mencionadas, a subscrevo e assigno nesta cidade do Rio de Ja-

neiro, Capital Federal, aos dezanove dias do mez de fevereiro de mil novecentos e oito. E eu, tabellião, subscrevo e assigno, *Dario Teixeira da Cunha*.—(Estavam inutilizadas duas estampilhas federaes no valor de dous mil e quatrocentos réis com os dizeres. — Rio, 19 de fevereiro de 1906 — *Dario*.

Fonte: BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado**: sessão de 20 ago. 1912. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>. Acesso em: 10 dez. 2007.

ANEXO 2 – Lei estadual aprovando a venda da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo à Leopoldina Railway

Documento n. 6

LEI N. 492. — APPROVA OS ACTOS DA EXMA. PRESIDENCIA DO ESTADO, CONCERNENTES Á ALIENAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SUL DO ESPÍRITO SANTO.

O Presidente do Estado, cumprindo o que determina o artigo da Constituição, manda que tenha execução a presente lei do Congresso Legislativo.

Art. 1.º Ficam approvados os actos da Presidencia do Estado concernentes á alienação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.

Art. 2.º O producto dessa venda, na importancia de tres mil contos (3.000:000\$000), será applicado:

- a) na aquisição de títulos, correspondentes á tres annos de amortização da divida externa de 1894;
- b) na liquidação do debito proveniente do contracto de 12 de dezembro de 1899, com o Banco de Paris et Pays Bas;
- c) no pagamento da quota de amortização da divida externa, relativa ao presente anno e juros do 2º semestre, tambem deste anno;
- d) no resgate da divida fluctuante e pagamento de juros de apolices, pelo modo que o Governo julgar mais conveniente;
- e) na fundação de nucleos coloniaes, e, finalmente;
- f) nas despezas da operação.

Art. 3.º O Governo determinará as operações de credito necessarias para os fins da presente lei, applicando ao serviço da fundação de nucleos coloniaes as sobras que se verificarem nas verbas dos §§ 5º e 6º do título 6º do art 1º da lei n. 454, do anno passado.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Ordena, portanto, a todas as autoridades que a cumpram e façam cumprir, como nellas se contém.

O secretario geral do Estado faça publical-a, imprimir e correr.

Palacio do Governo do Estado do Espírito Santo, 22 de novembro de 1907. — *Henrique da Silva Coutinho*.

Sellada e publicada nesta Secretaria Geral do Estado do Espírito Santo em 22 de novembro de 1907. — *J. J. Valentim Debiase*, secretario geral, interino.

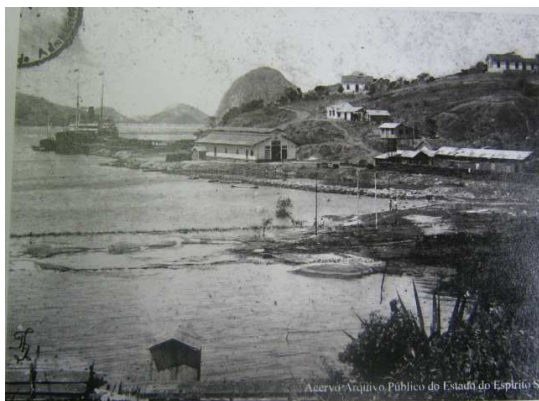
Confere. — *M. Pinheiro*, 1º official.

Está conforme. — *Valentim Debiase*, auxiliar do secretario.

Fonte: Ibidem.

ANEXO 3 – Algumas estações Ferroviárias da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo

Anexo 3.1. Estação de Argolas: início da década de 1910 e atualmente, abandonada.



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 17 jan. 2008.
<<http://www.vilavelha.es.gov.br>>. Acesso em: 25 jan. 2008.

Anexo 3.2. Estação de Viana: atualmente restaurada.



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 17 jan. 2008.

Anexo 3.3. Estação de Domingos Martins (Germânia): década de 1910 e atualmente.



Fonte: Ibidem.

Anexo 3.4. Estação de Marechal Floriano: atualmente restaurada.



Fonte: Ibidem.

**Anexo 3.5. Estação de Araguaia:
no final a rua, em 1928, e hoje restaurada.**



Fonte: Ibidem.

**Anexo 3.6. Estação de Matilde: década de 1910
e atualmente abandonada.**



Fonte: Ibidem.

Anexo 3.7. Atual estação de Vargem alta.



Fonte: Ibidem.

**Anexo 3.8. Estação de Soturno (Cachoeiro de Itapemirim):
década de 1960 e hoje, demolida.**



Fonte: Ibidem.

**Anexo 3.8. Estação de Moniz Freire (Cachoeiro de Itapemirim),
por volta de 1910 e hoje, restaurada, mas sem os trilhos.**



Fonte: Ibidem.