

1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE VITÓRIA
1870 - 1940

N.Cham. CETD UFSC PHST 0059

Autor: Siqueira, Maria da.

Título: O desenvolvimento do Porto de Vi



Ac. 251753

972759409

Ex.1 UFSC BC CE

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA À UNIVERSIDA
DE FEDERAL DE SANTA CATARINA PARA A OB
TENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM HISTÓRIA.

Maria da Penha Siqueira

CE
CETD
UFSC
PHST
0059
Ex.1 BC



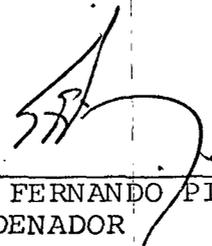
O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE VITÓRIA
1870 - 1946-

MARIA DA PENHA SIQUEIRA

Esta dissertação foi julgada adequada e aprovada em sua forma final pelo programa de Pós-Graduação.

Kendall Walker Brown.

Prof. Dr. KENDALL WALKER BROWN
ORIENTADOR



Prof. Dr. WALTER FERNANDO PIAZZA
COORDENADOR

Esta Dissertação foi aprovada pela Banca Examinadora
constituída dos seguintes professores:

Kendall Walker Brown

Prof. Dr. Kendall Walker Brown
ORIENTADOR

Victor Antonio Peluso Junior

Prof. Dr. Victor Antonio Peluso Júnior
MEMBRO DA BANCA

Alcides Abreu

Prof. Dr. Alcides Abreu
MEMBRO DA BANCA

Aos meus pais,
ORMY e MERCEDES SIQUEIRA,
pelo carinho e compreensão.

A G R A D E C I M E N T O S

Foi de grande importância o apoio de pessoas e instituições, que através de colaboração e orientação, ajudaram para a elaboração desta dissertação de mestrado.

Inicialmente agradeço aos amigos Domingos Freitas Filho, Carlos Bussola e Raquel de Mattos Lopes, professores da Universidade Federal do Espírito Santo, pelo apoio e amizade.

Meus agradecimentos aos amigos do Departamento de História da Universidade Federal do Espírito Santo, pela compreensão.

Agradeço à CAPES e à Fundação Jones dos Santos Neves pela colaboração financeira, sem a qual não seria possível realizar o trabalho.

Ao Prof. Walter Fernando Piazza, meus agradecimentos pela assistência e atenção prestada durante os dois anos de curso.

Ao Prof. Lawrence Nielsen quero agradecer pelo estímulo, que muito me ajudou no início do curso.

Ao Prof. George P. Browne, meus agradecimentos pela orientação e sugestões iniciais do Trabalho. E ao Prof. Kendall Walker Brown fico sinceramente agradecida pela dedicação com que me orientou no final do trabalho.

A Nika, Nely e Ângela, meus reconhecimentos pela amizade sincera que me acompanhou durante estes dois anos, e que muito me ajudou a manter o ânimo.

A todas as pessoas que direta ou indiretamente colaboraram para a realização deste trabalho, fico sinceramente agradecida.

Í N D I C E

	Página
ABREVIATURAS USADAS EM NOTAS E REFERÊNCIAS.....	VIII
QUADROS	IX
GRÁFICOS.....	XIII
MAPAS.....	XIV
FOTOGRAFIAS.....	XV
ANEXOS.....	XVI
RESUMO.....	XVII
ABSTRACT.....	XIX
APRESENTAÇÃO.....	XXI
INTRODUÇÃO.....	XXIV
CAPÍTULO I	
ESPÍRITO SANTO, VITÓRIA E A CONJUNTURA IMPERIAL ATÉ 1889.	
I - As questões conjunturais.....	1
II - As condições sócio-econômicas da Província do Espírito Santo até 1889.....	7
III - O comércio exportador e importador da Província 1870 a 1889.....	19
IV - O café capixaba dentro da economia cafeeira nac.	26
CAPÍTULO II	
O CRESCIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO DO ESPÍRITO SANTO E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO NA ECONOMIA CAPIXABA - 1890 A 1920.	
I - A evolução da economia capixaba.....	30

	Página
II - Participação do porto de Vitória na economia do Espírito Santo e seu movimento marítimo e comercial.....	40
III - O estado, a cidade e o porto.....	47
 CAPÍTULO III	
 O PORTO E SEU APARELHAMENTO	
I - O movimento comercial e marítimo do porto de Vitória.....	55
II - Condições naturais do porto e a necessidade de seu aparelhamento.....	74
 CAPÍTULO IV	
 VITÓRIA, O PRINCIPAL PORTO DO ESPÍRITO SANTO	
I - A década de 1930, e o posicionamento do Porto de Vitória no comércio do Espírito Santo.....	91
CONCLUSÕES.....	100
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	105
ANEXOS.....	128

ABREVIATURAS USADAS EM NOTAS E REFERÊNCIAS

- A.P.V. (E.S.) - Arquivo Público de Vitória, Espírito Santo.
- A.N. (R.J.) - Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- B.M.F. (R.J.) - Biblioteca do Ministério da Fazenda, Rio de Janeiro.
- B.N. (R.J.) - Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
- R.M.A. - Relatório do Ministério da Agricultura.

Q U A D R O S

	Página
QUADRO I - 1. Cotação da taxa de câmbio 1870 a 1950.	6
QUADRO I - 2. Exportação de açúcar e café do Espírito Santo em arrobas 1844 a 1875.....	8
QUADRO I - 3. População do Espírito Santo 1872.....	16
QUADRO I - 4. Exportação dos principais produtos pelos principais portos do Espírito Santo 1873/74, 1883/84, 1885/86.....	21
QUADRO I - 5. Valor oficial da exportação da Província do Espírito Santo e o valor do café exportado para o Rio de Janeiro - 1878 a 1889.....	23
QUADRO I - 6. Importação da Província do Espírito Santo pelo porto de Vitória 1878/70 a 1889/90.....	25
QUADRO I - 7. Exportação do café brasileiro em milhares de sacas de 60 quilos e percentagem desta produção sobre a produção mundial do produto 1851/60 a 1881/90.....	26
QUADRO II - 8. Exportação do Espírito Santo por principais produtos, em relação ao valor total da exportação 1891 a 1895.....	31
QUADRO II - 9. Exportação de açúcar e café do Espírito Santo em arrobas 1891 a 1900.....	32

	Página
QUADRO II - 10. Percentagem da exportação de café na exportação geral do Espírito Santo em valor oficial-1908 a 1920.....	33
QUADRO II - 11. Quadro demonstrativo da participação do café na receita do estado do Espírito Santo-1892 a 1918.....	35
QUADRO II - 12. Movimento marítimo do Espírito Santo, Embarcações a vela 1908 a 1911.....	41
QUADRO II - 13. Movimento marítimo do Espírito Santo. Embarcações a vapor-1908 a 1911.....	42
QUADRO II - 14. Movimento marítimo nacional e estrangeiro do porto de Vitória - 1908 a 1920.....	43
QUADRO II - 15. Café exportado pelo porto de Vitória e a exportação geral de café do Espírito Santo - 1913 a 1920.....	45
QUADRO II - 16. Exportação de café do Brasil para o exterior segundo os principais portos de embarque 1907 a 1922.....	46
QUADRO III - 17. Percentagem dos principais produtos de exportação do Espírito Santo e outros - 1920 a 1930.....	56
QUADRO III - 18. Exportação de café do Espírito Santo em sacas de 60 quilos - 1920 a 1930.....	57
QUADRO III - 19. Exportação de café para o exterior segundo os principais portos brasileiros de embarque - 1919 a 1930...	58

QUADRO III - 20.	Valor oficial da exportação geral do Espírito Santo e do café em libras esterlinas - 1920 a 1930.....	59
QUADRO III - 21.	Exportação geral do Espírito Santo e exportação pelo porto de Vitória em libras esterlinas - 1922 a 1930.....	60
QUADRO III - 22.	Exportação geral do porto de Vitória 1922 a 1930.....	61
QUADRO III - 23.	Produção do café capixaba exportado pelo estado e pelo porto de Vitória- 1922 a 1930.....	62
QUADRO III - 24.	Café capixaba e café mineiro exportados pelo porto de Vitória em sacas de 60 quilos - 1921 a 1930.....	63
QUADRO III - 25.	Destino do café exportado pelo porto de Vitória - 1921 a 1930.....	64
QUADRO III - 26.	Percentual por vias de transporte da exportação geral do Espírito Santo em valor oficial - 1922 a 1930.....	66
QUADRO III - 27.	Movimento marítimo do porto de Vitória - 1920 a 1927.....	72
QUADRO III - 28.	Movimento de embarcações estrangeiras no porto de Vitória por bandeiras - 1925 a 1926.....	73
QUADRO IV - 29.	Exportação de café pelo porto de Vitória para o exterior quatriênios - 1927 a 1942.....	93

QUADRO IV - 30.	Principais produtos de exportação do Espírito Santo para o exterior e estados do Brasil pelo porto de Vitória - 1930 a 1936.....	95
QUADRO IV - 31.	Exportação geral do Espírito Santo e exportação geral do porto de Vitória - 1930 a 1936.....	96
QUADRO IV - 32.	Movimento de mercadorias do porto de Vitória - 1931 a 1940.....	97
QUADRO IV - 33.	Movimento geral de entradas de navios no porto de Vitória - 1931 a 1940....	98
QUADRO	34. Produção de café do Brasil em milhões de sacas - 1900 a 1941.....	101

GRÁFICOS

	Página
GRÁFICO I - 1. Receita da Província do Espírito Santo em contos de réis - 1870-1886.....	13
GRÁFICO I - 2. Receita da Província do Espírito Santo em milhares de libras esterlinas - 1870 1886.....	15
GRÁFICO II - 3. Exportação e importação Internacional do Espírito Santo em milhares de libras esterlinas - 1902 a 1910.....	39
GRÁFICO III - 4. Exportação do porto de Vitória. Exterior e Cabotagem em milhares de toneladas - 1921 a 1930.....	68
GRÁFICO III - 5. Comércio Exterior do porto de Vitória Exportação e Importação em milhares de toneladas - 1921 a 1930.....	69
GRÁFICO III - 6. Comércio de Cabotagem do porto de Vitória. Exportação e Importação - 1921 a 1930.....	70
GRÁFICO III - 7. Comércio de Importação do porto de Vitória. Importação Exterior e Importação de Cabotagem - 1921 a 1930.....	71

M A P A S

MAPA 1 - Mapa do Estado do Espírito Santo

MAPA 2 - Mapa do Estado de Minas Gerais, Rio de Janeiro
e Espírito Santo

MAPA 3 - Planta Demonstrativa de Vitória e do Porto.

MAPA 4 - Planta Topo/Hidrográfica do Porto de Vitória.

F O T O G R A F I A S

	Página
FOTO Nº 1 - Visão do porto de Vitória antes do <u>iní</u> cio da construção do cais.....	80
FOTO Nº 2 - Construção do porto de Vitória e <u>condi</u> ções que permaneceram até 1925.....	81
FOTO Nº 3 - Parte inicial do porto de Vitória.....	83
FOTO Nº 4 - Primeiro armazém do cais do porto de <u>Vi</u> tória.....	87

A N E X O S

	Página
ANEXO I - Exportação do Espírito Santo de açúcar e café em arrobas - 1844 a 1900.....	128
ANEXO II - Receita da Província do Espírito Santo em contos de réis e libras esterlinas - 1870 a 1886.....	129
ANEXO III - Exportação de café do Espírito Santo em sacas de 60 quilos - 1850 a 1931.....	130
ANEXO IV - Exportação de café do Espírito Santo em réis e libras esterlinas - 1908 a 1920..	131
ANEXO V - Receita do Espírito Santo em réis e libras esterlinas - 1892 a 1918.....	132
ANEXO VI - Exportação e Importação Internacional do Espírito Santo em réis - 1902 a 1910....	133
ANEXO VII - Valor oficial dos principais produtos de exportação do Espírito Santo - 1920 a 1930.....	134
ANEXO VIII - Exportação geral do porto de Vitória em valor oficial - 1922 a 1930.....	135
ANEXO IX - Exportação geral da Estrada de Ferro Leopoldina em valor oficial - 1922 a 1930..	136
ANEXO X - Exportação do Espírito Santo por outras vias de transporte em valor oficial - 1922 a 1930.....	137

R E S U M O

A evolução do porto de Vitória no período de 1870-1940, foi fator crucial para o desenvolvimento econômico do Espírito Santo. Através da exportação do café, cultura local que inseriu o Espírito Santo no contexto econômico nacional, o porto conseguiu impor sua superioridade em relação aos demais portos do estado e contralizar o comércio capixaba na capital.

Inicialmente, o porto de Vitória atuava como exportador de uma parte do café capixaba para o Rio de Janeiro, principal centro exportador de café brasileiro para o exterior, e como ponto de redistribuição da importação do Espírito Santo, que era distribuída pelo Rio de Janeiro.

Com o crescimento da lavoura cafeeira capixaba, o Espírito Santo gradativamente iniciou um processo de desenvolvimento sócio-econômico no estado, que proporcionou ao porto uma posição de destaque, inicialmente em âmbito nacional. A crescente cultura cafeeira no Espírito Santo, no final do século XIX colocou o estado como o quarto produtor nacional de café, e no princípio do século XX, Vitória alcançava o terceiro lugar como porto exportador deste produto. Este fato incentivou a construção da infra-estrutura viária do estado, e intensificou o movimento marítimo e comercial do porto, sendo necessário iniciar as obras de aparelhamento do mesmo, visando um maior desenvolvimento futuro.

Com a evolução do porto, Vitória iniciou um comércio com o exterior e intensificou o comércio de cabotagem, diminuindo cada vez mais a dependência do Rio de Janeiro para o movimento comercial do estado.

Com o fim do aparelhamento do porto em 1940, Vitória centralizou também o comércio exterior estadual, proporcionando ao Espírito Santo um maior desenvolvimento econômico, que dependia do porto para projetar-se mais amplamente em escala nacional e internacional.

A dissertação analisa a importância do porto de Vitória no desenvolvimento econômico do Espírito Santo e o processo através do qual o porto adquiriu esta influência. E o faz através de análise de dados quantitativos que mostram a crescente produção cafeeira do estado, a centralização do comércio estadual em Vitória, o desenvolvimento marítimo e commercial do porto de Vitória, que são complementados com fontes impressas sobre o Espírito Santo e uma bibliografia geral sobre o assunto estudado.

A B S T R A C T

The evolution of the port of Vitória in the period 1870-1940 was a crucial factor for the economic development of Espírito Santo. Through the exportation of coffee, a local product which inserted Espírito Santo in the national economic context, the port was able to impose its superiority in relation to the other ports in the state and centraliza capixaba commerce in the capital.

Initially the port of Vitória acted as an exporter of part of the capixaba coffee to Rio de Janeiro, the principal center for the export of Brazilian coffee to the exterior. Vitória also functioned as a redistribution point for goods imported by Espírito Santo from Rio de Janeiro.

With the growth in capixaba coffee cultivation, Espírito Santo gradually began a process of socio-economic development, which afforded the port an important position, inirially in the national sphere. Continued growth in the coffee sector by the end of the nineteenth century placed the state fourth among national producers, and in the early years of the twentieth century. Vitória reached third place among the coffee exporting ports. This fact gave incentive to the construction of a state transportation infrastructure and intensified maritime and commercial movement in the port, it being necessary to equip the same for greater future development.

With the evolution of the port, Vitória initiated commerce with the exterior and intensified its coastal trade, diminishing more and more its dependence upon Rio de Janeiro for the commercial movement in the state.

The completion of port construction in 1940 allowed Vitória to centralize state commerce with the exterior, giving greater economic development to Espírito Santo, which depended upon the port for projecting itself more amply in national and international trade.

To analyze the importance of the port of Vitória in the economic development of Espírito Santo and the process through which the porto acquired this influence, the thesis presents quantitative data which show the growing coffee production of the state, the centralization of state commerce in Vitória and the maritime and commercial development of the port of Vitória. These are complemented with printed governmental sources and a general bibliography concerning the subject.

A P R E S E N T A Ç Ã O

Embora muita coisa já fosse dita sobre o porto de Vitória, não existia um estudo específico sobre o desenvolvimento deste porto e sua influência na economia do Espírito Santo. Por isso, este trabalho sobre o desenvolvimento do porto de Vitória, tenta analisar os fatores propulsores do desenvolvimento econômico do Espírito Santo desde 1870 até 1940. Para tanto, foi necessário um intenso trabalho de pesquisa em busca de informações exatas e dados estatísticos que pudessem dar forma concreta ao trabalho.

O primeiro passo foi a pesquisa em fontes primárias no Arquivo Público de Vitória (E.S.), onde foram encontrados os Relatórios dos Presidentes da Província do Espírito Santo, Mensagens dos Governadores, Relatórios da Secretaria da Agricultura, os livros de estatística de exportação da Secretaria da Agricultura, os livros de estatística de exportação da Secretaria da Fazenda, documentos manuscritos sobre o porto, Anais do Congresso Legislativo, Livros de Leis da Província e do Estado, mapas estatísticos da província e do estado, plantas hidrográficas do porto de Vitória, planta geral da cidade e do porto de Vitória, e mapa do Espírito Santo. Esta documentação foi de grande importância, neste trabalho, porque permitiu uma análise sócio-econômica do Espírito Santo não só relativa à limitação cronológica do trabalho, como do período anterior que muito ajudou para compreensão das situações posteriores. Este mesmo tipo de documentação também foi pesquisado no Arquivo Nacional (R.J.), onde os documentos selecionados completaram a pesquisa feita em Vitória, permitindo, assim, uma série quase completa de dados e informações. Ainda em Vitória foi muito útil a pesquisa feita nos Anais e Coleção das Leis Federais na Biblioteca da Assembléia Legislativa, os boletins estatísticos do I.B.G.E., e os contratos da construção do porto pesquisado na Administração do porto de Vitória. Nada foi encontrado sobre o porto e seu mo

vimento marítimo e comercial no Arquivo da Alfândega de Vitória, a maior parte desta documentação foi encontrada após intensa procura nos Retrospectos do Jornal do Comércio, na Biblioteca do Ministério da Fazenda (R.J.). Neste trabalho, em algumas citações de fonte primária não constam a localização das mesmas, porque estas fontes serão devidamente citadas e situadas na bibliografia final.

O levantamento bibliográfico específico sobre o Espírito Santo foi feito na Biblioteca do Arquivo Público de Vitória (E.S.), Biblioteca Pública de Vitória (E.S.), Biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro. A bibliografia geral foi levantada nas seguintes instituições: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina, Biblioteca Pública Estadual de Florianópolis (S.C.), Biblioteca Nacional (R.J.) e Biblioteca do Ministério da Fazenda (R.J.).

Uma entrevista de História oral com o Sr. Wallace Breciani, economista do porto de Vitória, forneceu detalhes valiosos sobre o aparelhamento do porto e explicou o material fotográfico sobre o porto, que inclusive ilustra o trabalho.

Após o trabalho minucioso de pesquisa e levantamento bibliográfico, onde deparou-se com problemas e obstáculos naturais de uma pesquisa científica, foi possível selecionar os dados metodologicamente e iniciar a montagem do trabalho, que para melhor responder as questões formuladas, foi dividido em quatro capítulos. O primeiro aborda, inicialmente, as questões conjunturais, enfocando o Brasil e o Espírito Santo, dentro de uma conjuntura nacional e internacional. Mostramos as condições sócio-econômicas do Espírito Santo, o movimento comercial da Província e a importância do café na economia provincial até 1889. O segundo capítulo esboça a evolução econômica do Espírito Santo e a participação do porto na economia do estado, onde pode-se observar o crescimento da produção cafeeira, as condições comerciais e

o movimento marítimo do porto de Vitória já estruturando as bases sócio-econômicas do Espírito Santo.

O terceiro capítulo já demonstra as tendências da realização de Vitória e seu porto como principal centro econômico do estado e o aparelhamento do porto como fator decisivo para seu desenvolvimento posterior. No quarto capítulo mostramos o posicionamento do porto de Vitória na economia estadual e nacional. Por último, mostramos as conclusões que o trabalho permitiu alcançar.

Cada capítulo versa sobre o crescimento sócio-econômico do Espírito Santo, o desenvolvimento do porto acompanhando este crescimento, procurando inserir os objetivos dos políticos capixabas, a forma de implementação dos trabalhos destes políticos, e avaliar os resultados. Com isto, esperamos que este trabalho, pelo registro que fez de amostragem e análise de dados e informações, possa contribuir, embora modestamente, para o estudo da história econômica do Espírito Santo.

I N T R O D U Ç Ã O

Este trabalho tem como objetivo realizar a nível de história econômica, um estudo local das ramificações econômicas do desenvolvimento do porto de Vitória. Será feito dentro de um contexto econômico regional, integrado a uma estrutura nacional e internacional no final do século XIX, até meados do século XX. A escolha do porto de Vitória como tema nos permite um enfoque do crescimento sócio-econômico, do Espírito Santo. Destaca-se o desenvolvimento da economia cafeeira, fator crucial para a evolução do porto e o processo que envolve a organização de um sistema de transporte marítimo, ferroviário e das estradas subsidiárias, ligando as regiões produtoras às estradas de ferro.

Para desenvolver estes temas centrais, focaliza-se os aspectos comerciais do porto de Vitória, o comércio importador e exportador, e a evolução do movimento portuário. Análise da navegação interna do estado e cabotagem para outros portos do país, e da navegação a longo curso facilitando a compreensão dos efeitos das transformações ocorridas no porto e as crises econômicas nacionais e internacionais. Partindo do fato de que a vida econômica de Vitória e do Espírito Santo é refletida na evolução do porto de Vitória, que este cresceu face ao movimento econômico do estado e que contribuiu para a evolução social, econômica e política do mesmo, modificando o próprio espaço ocupado pela cidade, vamos examinar com este trabalho a interrelação entre a evolução da economia do estado e da cidade e o desenvolvimento do porto.

Inicia-se enfocando as problemáticas do porto no final do século XIX e início deste século. Naquela época o porto serviu para escoamento de produtos locais, principalmente agrícolas, e como ponto de entrada de importação, a maioria canalizada pelo Rio de Janeiro. O crescimento da

produção cafeeira intensificou o movimento do porto ao ponto de exigir modificações do mesmo, ao iniciar a década de 1910. Porém, as tentativas de aparelhar o porto antes de 1925 foram frustradas pela política centralizadora dos governos imperiais, e da Primeira República e pelo conflito mundial de 1914-1918.

Tencionase demonstrar outros aspectos, como os fatores políticos, econômicos e sociais que determinaram a construção do porto na Ilha de Vitória em vez de Vila Velha no Continente. Visa também mostrar o porto como foco centralizador da economia provincial e estadual, tanto dos pequenos portos do litoral capixaba como do interior do Estado. Outro fator importante foi a influência do Rio de Janeiro, que durante a maior parte do período estudado, subordinara o porto de Vitória à influência do Rio de Janeiro, e que até a década de 1920, servia como principal entreposto para o redespacho das exportações e importações do Espírito Santo. Mas com a evolução do porto de Vitória, é especialmente ao chegar ao ponto de comerciar diretamente com o exterior, foi diminuindo esta dependência e criou-se a possibilidade de realizar a antiga meta de servir o porto, também, para o escoamento da produção do Estado de Minas Gerais. O presente estudo também examina a influência das crises nacionais e internacionais sentidas diretamente no porto e na economia do Estado.

Para realização do trabalho, as questões articuladas convenientemente com a realidade passada, reconstituída através das fontes primárias que foram devidamente analisadas e criticadas, externa e internamente. O levantamento de dados foi feito a partir das fontes publicadas em existência acerca do desenvolvimento econômico nacional e estadual. A pesquisa nas fontes de documentação primária constou principalmente de Relatórios e Mensagens Governamental, Anais da Assembléia Legislativa do Espírito Santo, Relatórios do Ministério da Fazenda, Agricultura, Viação e Obras Públicas, Mapas Estatísticos da Província do Espírito Santo, plantas do porto de Vitória, plantas da ilha de Vitória, mapas do Espí

rito Santo e livros de Leis e Decretos Provinciais, e Estaduais. Estas fontes foram levantadas no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Arquivo Público de Vitória. Para complementação destas fontes levantou-se informações utilizando-se a técnica de História Oral, entrevistando uma pessoa relacionada ao porto de Vitória, que nos forneceu valiosas informações sobre o aparelhamento do porto.

A análise da documentação recolhida foi feita em sistemática quantitativa e situacionais. A sistemática de análise quantitativa nos permitiu o estudo dos ciclos econômicos e comparação das relações entre o desenvolvimento do porto e da comunidade de Vitória, do estado e da economia nacional. Isso implicou na indexação de dados homogêneos, facilitando a apreciação e comparação dos ciclos do porto. Ao mesmo tempo foram analisados os documentos relevantes da história social, econômica e política da cidade e do estado para o encaixe das informações quantitativas na situação histórica, e correlacionar os ciclos econômicos com a evolução do porto, da cidade e do estado.

CAPÍTULO I - ESPÍRITO SANTO, VITÓRIA E A CONJUNTURA IMPERIAL ATÉ 1889

I - As questões conjunturais

O processo econômico mais importante do século XIX foi a Revolução Industrial, que transformou os primitivos padrões econômicos e intensificou a divisão internacional do trabalho. Iniciada na Inglaterra, desde o final do século XVIII, a Revolução Industrial prosseguiu em ritmo ascendente, expandindo-se na Europa, proporcionando a expansão industrial européia e suas relações com o mundo¹.

Pelo ano de 1870, o desenvolvimento industrial da Alemanha, França e E.U.A., permitiu que estes países fizessem uma forte concorrência com os ingleses. O período que se estende a 1870 foi marcado por uma crise de super-produção chamada "a grande depressão", fato que provocou a necessidade, dentre as nações industrializadas, de expandirem seus mercados, seja nas colônias européias ou fora destas colônias. Daí a grande época do Imperialismo que durou até 1914, durante a qual a Inglaterra continuou predominando².

O Imperialismo atuou dentro de uma política de expansão territorial e domínio econômico de uma nação sobre outras, e solidificou-se nos países de economia pré-industrial, ou seja, por possuírem a principal atividade econômica baseada na agricultura e extração de matérias primas³. A expansão

-
1. RÉMOND, René. O século XIX, São Paulo, Editora Cultrix, 1974, pág. 13.
 2. A Grande Depressão se estende até o ano de 1896, a partir desta data até 1914 é a época da prosperidade denominada a "belle époque". MAURO, Frédéric. História Econômica Mundial, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1976, págs. 23, 195 e 268.
 3. DEANE, Phyllis. A Revolução Industrial, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1975, pág. 24.

industrial européia estava ligada à expansão de exportação, e muitos países de tecnologia primitiva e economia agrícola passaram a ser interdependentes deste novo padrão comercial internacional⁴. A América Latina permaneceu sob o domínio inglês, ainda que os E.U.A. e a Alemanha fizessem crescente concorrência aos ingleses no fim do século XIX.

Um país com estrutura colonial que conservava ainda heranças mercantilistas, tendo uma economia primária-exportadora, principalmente através da produção e exportação do café, o Brasil inseriu-se nas novas linhas do comércio internacional, fazendo parte da periferia dos centros dominantes⁵. Enquanto a Europa se industrializava e, assim tornou a dominar o mundo, criando uma nova divisão internacional do trabalho, coube ao Brasil fornecer produtos primários como colônia econômica da Europa e servir de mercado de consumo para os produtos industrializados. O Imperialismo europeu sobre outros continentes, exercido através de seus capitais, e o progresso técnico foram evidentes até 1914, quando o poder industrial dos Estados Unidos se tornou nítido ao mundo⁶.

A relação européia-brasileira não se limitou ao âmbito internacional e sim penetrou na vida interna das colônias e estruturou o sistema econômico, social e político do Brasil. A articulação deste sistema consistia na dependência simultânea entre a metrópole mundial e as capitais das colônias, e ao mesmo tempo atuava internamente nas colônias, onde a metrópole nacional satelizava as demais cidades do país.⁷

4. FURTADO, Celso. Formação Econômica da América Latina, 2. ed. Rio de Janeiro, Lya Editores S.A., 1970, pág. 55.

5. TAVARES, Maria da Conceição. Da substituição de importações ao capitalismo financeiro, 7. ed. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1978, pág. 59.

6. DEANE. A Revolução Industrial, pág. 24.

RIOX, Jean-Pierre. A Revolução Industrial, São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1975, págs. 127 e 192.

7. FRANK, Andrew Gunder. Desenvolvimento do Subdesenvolvimento Latino-Americano, em Luiz Pereira, organizador. Urbanização e Subdesenvolvimento, 4 ed. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979, págs. 28 a 31.

Dentro deste sistema, a grande metrópole brasileira inicialmente foi o Rio de Janeiro, que para o Espírito Santo permaneceu predominando até as primeiras décadas do século XX.

Inserido nesta conjuntura, o Brasil relacionava-se comercialmente com o mundo principalmente através de um único produto: o café. A partir da segunda metade do século XIX, a economia brasileira foi marcada por este produto agrícola, que através do comércio exterior gerava os recursos financeiros necessários à formação do capital nacional, e, no decorrer de quase um século, constituiu toda a interpretação do mecanismo cambial e da inflação brasileira⁸. Foi ele o determinante da atividade econômica interna, comércio externo e desenvolvimento comercial do Brasil. Estabeleceu as determinações monetárias brasileiras, por ser o principal produto de exportação nacional e gerador do jogo de interesses econômicos, baseado na demanda e oferta do produto⁹. As variadas implicações cambiais, inflação, deflação e estabilidade monetária do país sofriam influência externa, tendo em vista que a economia nacional dependia do setor externo¹⁰.

O quadro I - 1 demonstra as oscilações das taxas de câmbio, réis/£, dados que serão utilizados para o trabalho de deflacionar as tabelas posteriores. Nota-se no quadro que, entre os anos de 1870 e 1890, houve um período de estabilidade cambial, com o valor de libra flutuando entre 9\$000rs e 12\$000rs. A última década do século, porém, experimentou uma inflação considerável, com a libra subindo até 32\$270rs em 1899. A política deflacionária de 1910 recuperou o valor do mil-réis, que chegou a 14\$860rs à libra esterlina em 1912.

8. VILLELA, Annibal Villanova e SUZIGAN, Wilson, Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira 1889-1945, 2.

ed. Rio de Janeiro, IPEA, série monográfica, 1975, pág. 9.

9. BUESCU, Mircea. História Econômica do Brasil, Rio de Janeiro, APEC, 1970, págs. 251 a 252.

10. BUESCU, Mircea. 300 Anos de Inflação no Brasil, Rio de Janeiro, APEC, 1973, pág. 180.

Dai até 1920 houve um outro período de relativa estabilidade, apesar de algumas flutuações cambiais. Finalmente, nas últimas duas décadas (1921-1940), a inflação surgiu novamente. No ano de 1921, o valor da libra subiu a 28\$980 rs, comparado somente com 16\$590rs no ano anterior. Durante os anos 1936-1940, a moeda brasileira conseguiu manter um valor relativamente estável, de aproximadamente 75-80\$000rs por libra.

Sendo o café o principal produto de exportação brasileira, o reflexo do mecanismo cambial servia para acompanhar os preços externos e internos das exportações e assegurar o escoamento a um nível compatível de lucros¹¹. A importância do Rio de Janeiro para o Espírito Santo estava implícita na política cafeeira nacional, porque além de atuar como porto escoadouro, o Rio de Janeiro controlava também as finanças oriundas do produto. A aproximação geográfica destas duas regiões favoreceu para que o Rio de Janeiro permanecesse atuando no Espírito Santo como entreposto de exportação e importação, mesmo após a mudança do eixo da economia nacional no fim do Império, quando São Paulo tornou-se o maior empório cafeeiro mundial¹².

Apesar de possuir portos marítimos e fluviais em seu território, e um porto marítimo em boas condições naturais na capital, o Espírito Santo não pôde desvincular-se do domínio do Rio de Janeiro até as primeiras décadas da República, devido à política centralista do governo Imperial, que subordinara e fracionara a economia provincial, dificultando o desenvolvimento das províncias com poucos recursos financeiros.

11. BUESCU. História Econômica do Brasil, pág. 260.

12. TAPAJOS, Vicente. História do Brasil, Volume 41, 4. ed. São Paulo, Editora Nacional, 1944, pág. 427.

PRADO Junior, Caio. História Econômica do Brasil, 22. ed. São Paulo, Editora Brasiliense, 1979, pág. 162.

O sistema político-econômico da Primeira República foi um re
flexo do sistema anterior, e o Espírito Santo permaneceu de
pendendo do Rio de Janeiro para sua inserção na conjuntu
ra nacional¹³.

13. AUSTRICLIANO, Carvalho de. Brasil Colonia e Brasil Impé
rio, Volume 2, Brasil Império, Rio de Janeiro, 1927,
págs. 835 e 836.

SOUZA, Marcondes Alves de. Mensagem do Presidente do
Estado do Espírito Santo, 1913, Victória, pág. 45.

QUADRO I - 1

COTAÇÃO DA TAXA DE CÂMBIO (1870-1940)

TAXA DE CÂMBIO	MIL REIS/E
A N O S	CÂMBIO MÉDIO
1870	10\$880
1871	9\$990
1872	9\$600
1873	9\$200
1874	9\$310
1875	8\$820
1876	9\$470
1877	9\$770
1878	10\$460
1879	11\$230
1880	10\$86\$
1881	10\$960
1882	11\$430
1883	11\$130
1884	11\$600
1885	12\$910
1886	12\$840
1887	10\$700
1888	9\$510
1889	9\$080
1890	10\$640
1891	16\$100
1892	19\$950
1893	20\$700
1894	23\$780
1895	24\$150
1896	26\$480
1897	31\$090
1898	33\$390
1899	32\$270
1900	25\$260
1901	21\$100
1902	20\$100
1903	20\$000
1904	19\$700
1905	15\$090
1906	14\$840
1907	15\$670
1908	15\$840
1909	15\$850
1910	14\$810
1911	14\$880
1912	14\$860
1913	15\$040
1914	16\$400
1915	19\$270
1916	20\$100
1917	18\$890
1918	18\$630
1919	16\$680
1920	16\$590
1921	28\$980
1922	33\$560
1923	44\$690
1924	40\$470
1925	39\$600
1926	33\$660
1927	41\$090
1928	40\$740
1929	41\$020
1930	44\$440
1931	65\$710
1932	48\$530
1933	53\$150
1934	74\$250
1935	65\$090
1936	86\$020
1937	79\$430
1938	86\$380
1939	85\$740
1940	79\$900

FONTE: ONODY, Oliver. A Inflação Brasileira (1820-1958). Rio de Janeiro, Sem Editora, 1960, págs. 22 e 23.

II - AS CONDIÇÕES SÓCIO-ECONÔMICAS DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO ATÉ 1889.

A economia açucareira predominou no Espírito Santo até meados do século XIX. Entretanto, seus efeitos não proporcionaram condições favoráveis à expansão econômica da Província. Dependendo da mão-de-obra escrava, a cultura canavieira processou-se com métodos arcaicos, onde a preparação das terras para a lavoura se baseava no machado e no fogo, ignorando, inclusive, a existência de adubos. A tecnologia do açúcar era complexa para a época, mas a Província do Espírito Santo carecia de condições técnicas para que a produção de cana-de-açúcar fosse industrializada. Apesar da incipiência dos métodos de trabalho empregados pelos lavradores e dos poucos lucros proporcionados pelos engenhos, a maior parte da população capixaba dedicava-se ao plantio de cana-de-açúcar que, até 1850, sustentou a economia do Espírito Santo, sendo o principal produto agrícola comercial¹⁴.

A partir de 1850, o açúcar iniciou sua decadência na participação da economia do Espírito Santo, dando lugar a um novo produto - o café - que nesta época já encontrava crescente produção no Rio de Janeiro e São Paulo. A decadência açucareira e a expansão cafeeira podem ser observadas no quadro I - 1 que apesar da falta de dados para os anos de 1860, demonstra claramente as tendências de produção dos primeiros produtos agrícolas.

14. OLIVEIRA, José Teixeira de. História do Estado do Espírito Santo, 2. ed. Vitória, Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975, pág. 288.

BUESCU, Nircea e TAPAJÓS, Vicente. História do Desenvolvimento Econômico do Brasil, 2. ed. Rio de Janeiro, A Casa do Livro, 1969, pág. 33.

QUADRO 1 - 2

EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO
EM ARROBAS

1844 a 1875		
PERÍODOS	AÇÚCAR	CAFÉ
1844 - 49	224.835	82.863
1853 - 60	54.757	105.787
1863 - 75	25.812	404.527

FONTE: TORRES Filho, Artur E. Magarinos. O Estado do Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico, 1. ed. Rio de Janeiro, Sem Editora, 1913, págs. 103 a 105.

O decréscimo na exportação do açúcar e o acréscimo na do café foram resultados da própria deficiência sócio-econômica da Província, do deslocamento do Brasil da economia açucareira e da crescente demanda do café. Desde o início do século XIX, a tradicional economia do açúcar vinha sofrendo transformações, principalmente com o surgimento de um novo gênero também gerador do produto, a baterraba¹⁵.

A beterraba mudou a estrutura do mercado açucareiro, porque transformou os países consumidores em produtores. Os países europeus e também os Estados Unidos que eram os

15. Deficiência sócio-econômica: Falta de infra-estrutura social e econômica, ou seja, carência de meios de comunicação, transporte, falta de conhecimento de métodos agrícolas e de medidas controladoras e regulamentadores da economia. PRADO. História Econômica do Brasil, pág. 158.

grandes consumidores do produto, e conseqüentemente a garantia do mercado para a produção açucareira dos trópicos americanos, começaram a produzir açúcar não somente para o próprio consumo interno, como também um excedente para exportação. Este acontecimento colocou em crise os tradicionais produtores. O Brasil sofreu conseqüências desta crise, declinando sua contribuição no mercado internacional. Usando uma técnica rudimentar de produção, não possuindo condições para racionalizar o processo industrial exigido pelo açúcar, e prejudicado por sua posição geográfica distante dos mercados consumidores, o Brasil não teve condições de superar a crise que a conjuntura internacional e o superado processo de aquisição do açúcar prepararam aos antigos países produtores¹⁶.

Apesar de sofrerem os efeitos das transformações na obtenção do açúcar, as províncias brasileiras açucareiras permaneceram presas ao cultivo da cana obtendo o açúcar de forma tradicional, até a metade do século XIX, quando iniciou o processo de estagnação e decadência do produto¹⁷. Foi o caso da Província do Espírito Santo, que inclusive possuía uma escassa classe trabalhadora rural, fator que limitava a produção e impedia a expansão econômica açucareira, pois a mesma exigia uma intensa mão-de-obra. Como foi dito anteriormente, a maior parte da população capixaba antes de 1850, dedicava-se ao plantio da cana-de-açúcar. Podemos verificar pelo total da população, que nesta época a Província não possuía densidade demográfica, e que o processo de crescimento populacional era muito lento. Foram registrados um total de 35.353 habitantes no ano de 1824; 35.879 em 1827; 49.092 em 1856; e 82.137 em 1872, ou seja, um crescimento de 1,7% ao ano¹⁸.

Mas, as características do plantio do café parcial

16. PRADO. História Econômica do Brasil, págs. 158 e 159.

17. ALBUQUERQUE, Marcos Cintra Cavalcante de. Quatro Séculos da História Econômica do Brasil, São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, Ltda., 1977, pág. 36.

18. OLIVEIRA. História do Espírito Santo, págs. 311, 314 e 352.

mente solucionaram os problemas apresentados pela crise açu careira. Embora o plantio do café exigisse forte mão-de-obra, o seu cultivo, colheita e processamento agrícola não exigiam um trabalho tão intenso quanto o processamento açu reiro. O valor cada vez mais alto do produto, a acessibilida de à terra e os custos monetários menores fizeram com que a cultura cafeeira superasse a lavoura canavieira, atraindo pa ra o Espírito Santo migrantes mineiros e fluminenses dedica dos à cultura do café¹⁹.

A partir de 1870, o café já monopolizava o comércio capixaba, superando ao açúcar. Embora o solo fosse favorável ao cultivo de muitos produtos agrícolas, a cultura cafeeira fez com que o grande agricultor se dedicasse exclusivamente ao plantio do café, deixando os outros produtos aos cuidados do pequeno agricultor, que não possuía meios para transpor tar sua mercadoria até os mercados consumidores. Isto criou a necessidade de importar os demais alimentos. Além do café que era produzido em alta escala, havia a exploração da ma deira, e o cultivo de milho, mandioca, arroz, feijão, cana-de-açúcar, algodão e cacau, em pequena escala. O Espírito San to vivia do trabalho da terra, mas além do café apenas a ma deira e a farinha de mandioca colaboravam na exportação; os demais produtos eram consumidos internamente. O cultivo do café no Espírito Santo não constituiu especialidade de um úni co município, e sim expandiu-se em toda região, com diferen tes dimensões. Embora expandindo-se em toda Província, sua proeminência não foi homogênea em toda região capixaba. Adap tou-se melhor na região sul, anteriormente grande produtora e exportadora de açúcar (veja os principais centros cafeei ros do Espírito Santo no mapa nº 1)²⁰. Menos desenvolvida, a

19. PEREIRA Junior, José Fernandes da Costa. Relatório do Pre sidente da Província do Espírito Santo, Victória, 1862, pág. 14.

FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil, 17. ed. São Paulo, Editora Nacional, 1977, pág. 114.

20. ALMEIDA, Antonio Leite Ribeiro de. Relatório do Presiden te da Província do Espírito Santo, Victória, 1888, pág. 33. OLIVEIRA. História do Espírito Santo, pág. 399.

região norte tinha o município de São Matheus como principal produtor e exportador da farinha de mandioca. A exploração de madeira era diversificada entre o sul e o norte da Província, principalmente nos locais próximos aos rios²¹.

Dois fatores muito importantes na conjuntura econômica do Espírito Santo foram a dependência capixaba do Rio de Janeiro e a divisão regional do comércio, que atuava entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim, principal cidade do sul capixaba. Cachoeiro era um centro produtor de café e exportava a produção diretamente para o Rio de Janeiro, através do porto de Itapemirim, independente de Vitória. A dependência do Rio de Janeiro estava implícita na política centralista do Governo Imperial, que teve como objetivo centralizar o comércio sobre a praça da capital do Império, tornando-a o centro de redistribuição de mercadorias dentro do Império e o ponto de importação e exportação do comércio internacional. Até o final do Império o porto do Rio de Janeiro foi o mais importante e o melhor mercado do Brasil. Era o centro financeiro e controlador do mercado cafeeiro²².

A política centralista Imperial dificultava a expansão das províncias de baixa renda como a do Espírito Santo, que apesar de possuir na capital um bom porto natural, não tinha os recursos financeiros para centralizar seu movimento comercial na capital²³. O porto de Vitória, que até o final do Império possuía um simples cais de madeira, era o melhor da Província. Tinha um movimento comercial limitado, a navegação restringia-se à pequena cabotagem e um movimento de grande cabotagem dirigindo-se para o Rio de Janeiro, com um pequeno movimento para a Bahia. Apenas em 1881 começaram alguns navios estrangeiros a frequentar o porto de Vitória. A aspiração maior dos políticos capixabas era fazer de Vitória

21. ALMEIDA. Relatório de 1888, pág. 28.

22. Ibidem. pág. 48.

PRADO. História Econômica do Brasil, pág. 162.

23. AUSTRICLIANO. Brasil Império, pág. 836.

região norte tinha o município de São Matheus como principal produtor e exportador da farinha de mandioca. A exploração de madeira era diversificada entre o sul e o norte da Província, principalmente nos locais próximos aos rios²¹.

Dois fatores muito importantes na conjuntura econômica do Espírito Santo foram a dependência capixaba do Rio de Janeiro e a divisão regional do comércio, que atuava entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim, principal cidade do sul capixaba. Cachoeiro era um centro produtor de café e exportava a produção diretamente para o Rio de Janeiro, através do porto de Itapemirim, independente de Vitória. A dependência do Rio de Janeiro estava implícita na política centralista do Governo Imperial, que teve como objetivo centralizar o comércio sobre a praça da capital do Império, tornando-a o centro de redistribuição de mercadorias dentro do Império e o ponto de importação e exportação do comércio internacional. Até o final do Império o porto do Rio de Janeiro foi o mais importante e o melhor mercado do Brasil. Era o centro financeiro e controlador do mercado cafeeiro²².

A política centralista Imperial dificultava a expansão das províncias de baixa renda como a do Espírito Santo, que apesar de possuir na capital um bom porto natural, não tinha os recursos financeiros para centralizar seu movimento comercial na capital²³. O porto de Vitória, que até o final do Império possuía um simples cais de madeira, era o melhor da Província. Tinha um movimento comercial limitado, a navegação restringia-se à pequena cabotagem e um movimento de grande cabotagem dirigindo-se para o Rio de Janeiro, com um pequeno movimento para a Bahia. Apenas em 1881 começaram alguns navios estrangeiros a frequentar o porto de Vitória. A aspiração maior dos políticos capixabas era fazer de Vitória

21. ALMEIDA. Relatório de 1888, pág. 28.

22. Ibidem. pág. 48.

PRADO. História Econômica do Brasil, pág. 162.

23. AUSTRICLIANO. Brasil Império, pág. 836.

uma grande praça comercial, com navegação direta com o estrangeiro, prevendo uma posterior independência do porto do Rio de Janeiro²⁴. Este objetivo já surgia como consequência, da crescente demanda do café, e a produção cafeeira do Espírito Santo, a partir de 1870, já estava iniciando uma dinamização econômica na Província; apesar de enfrentar obstáculos à sua expansão. A falta de vias de comunicação entre as regiões produtoras e as praças exportadoras dificultavam o escoamento do produto. Vitória ficava isolada dos outros centros comerciais; a difícil comunicação com o interior da Província prejudicava a economia da capital. Itapemirim, principal porto do sul, possuía um movimento comercial equivalente ao de Vitória. O total de sua exportação de café, em determinadas ocasiões, ultrapassava o total exportado pela capital provincial. A falta de vias de comunicação com o interior da Província limitava o desenvolvimento de Vitória, que, para crescer, dependia da exportação dos produtos agrícolas provinciais²⁵.

Observando o gráfico I - 1, que mostra a Receita Provincial em mil réis, notamos que a mesma apesar de subir gradativamente, no início dos anos de 1870 valia aproximadamente duzentos contos de réis, e em 1886 não alcançava quinhentos contos de réis. Durante o período de 1870 a 1886, o crescimento anual da receita do Espírito Santo em mil réis foi de 11,9%. Porém se tomamos em conta os efeitos da inflação, convertendo os réis para libras esterlinas, vemos como

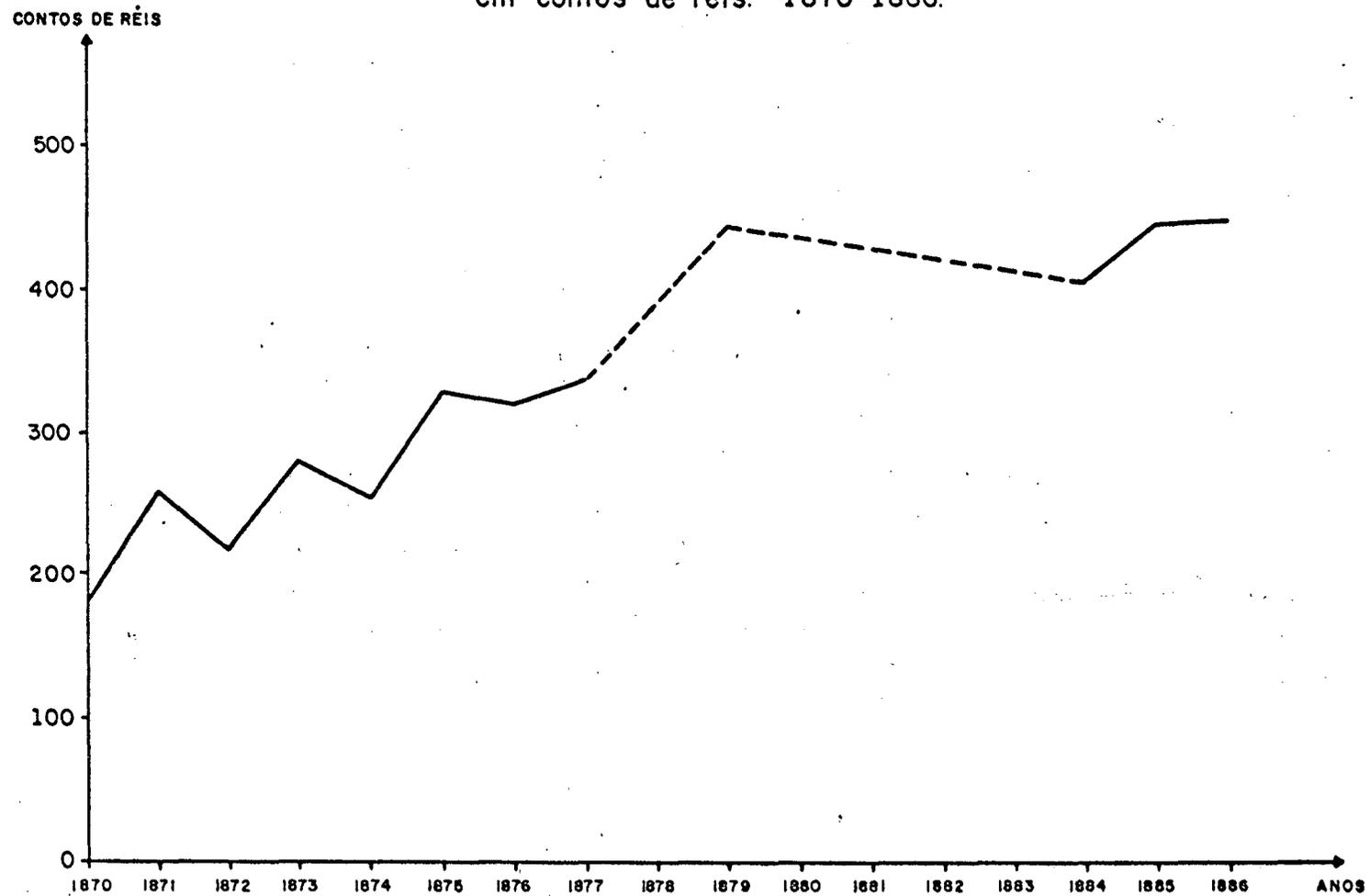
24. MARTINS, Elizeu de Souza. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1879, pág. 19.

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. O Café na Formação da Infra-Estrutura Capixaba (1870-1889), em P. Longo Filho, coord. O Café no Brasil, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro do Café, 1978, pág. 170.

25. ANDRADE Junior, Francisco de. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1883, pág. 170.

CAVALCANTE, Amaro. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil em 1889, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, pág. 242

GRÁFICO I-1 - Receita da Província do Espírito Santo
em contos de réis. 1870-1886.



FONTE: TORRES Filho. Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico,
págs. 104 e 105

mostra o gráfico I - 2, que o crescimento real da receita foi apenas de 5,4% ao ano. Sendo o café a principal fonte de renda da receita do Espírito Santo, os valores oscilavam de acordo com o mercado cafeeiro. Podemos dizer que, neste período compreendido entre os anos de 1870 a 1889, a receita capixaba não permitia investimentos em obras de infra-estrutura social²⁶.

Os presidentes provinciais afirmavam em seus relatórios que os índices da receita não apresentavam valores mais ascendentes em consequência das condições do transporte do café para os portos, que eram precárias e demoradas, e a dificuldade de baldeação nos portos e armazéns. Outros obstáculos ao desenvolvimento da economia provincial eram as condições de comunicação entre os centros produtores e seus escoadouros, feitas em costas de animais, sujeitas a freqüentes prejuízos, e o pequeno número de habitantes. A população não se desenvolvia na proporção dos recursos que a Província oferecia à imigração agrícola²⁷.

O quadro I - 3 mostra a população do Espírito Santo em 1872, com um total de 82.137 habitantes, dos quais ...

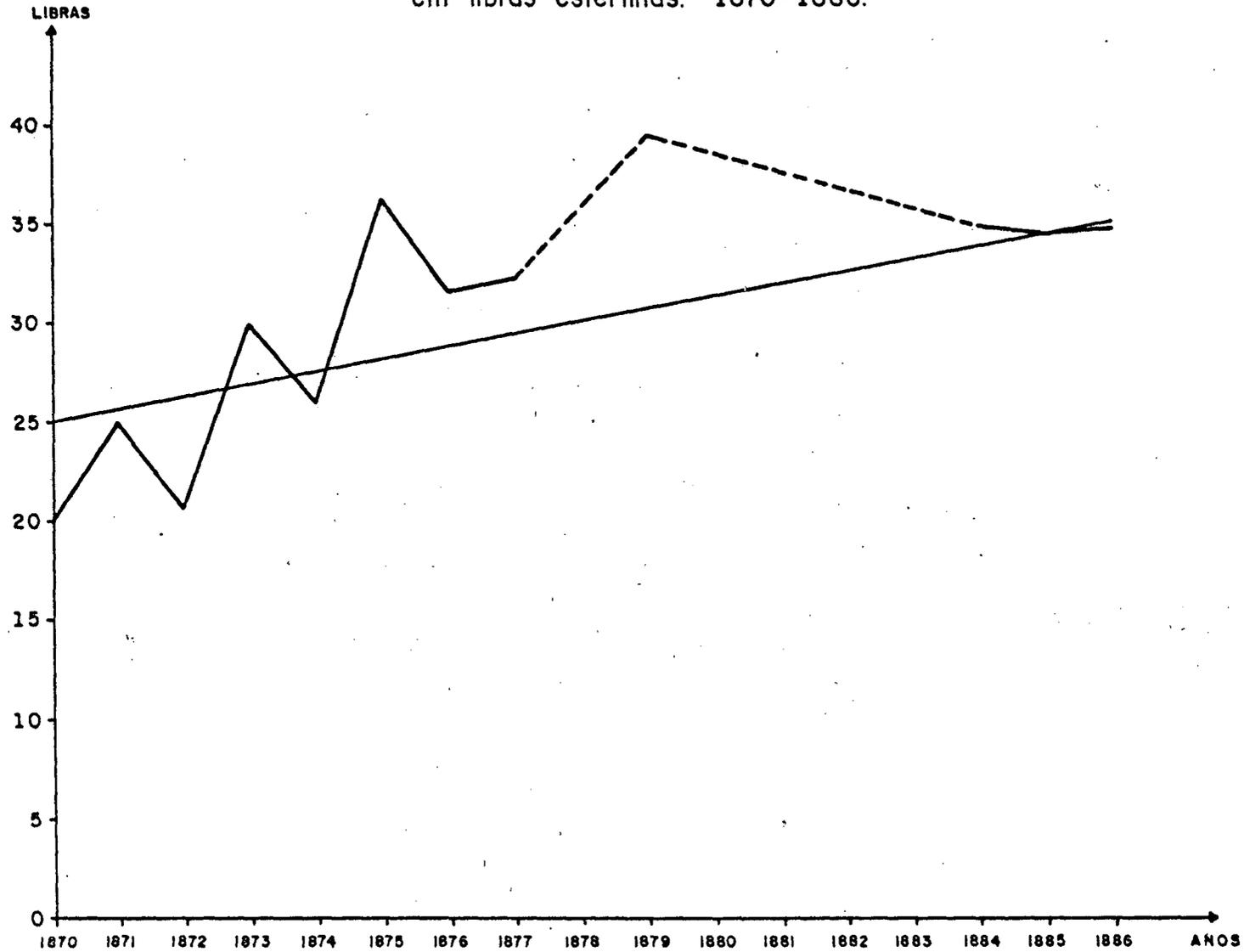
26. Para calcular a taxa de crescimento anual, foi necessário calcular primeiro a linha de tendência para a Receita Provincial em libras esterlinas. Esta linha teve um valor em 1870 de 25.500 libras e crescia no valor de 830 libras por ano. Mostramos a linha de tendência no gráfico I - 2, como o sumário linear de uma série de dados, onde se calcula o movimento médio da série (o movimento podia mostrar uma série crescente ou decrescente). Pode-se encontrar as fórmulas para linha de tendência em: FLOUD, Roderick. An Introduction to Quantitative Methods for Historians, (Princeton, New Jersey, 1973), págs. 33 e 108.

27. CORRÊA, Francisco Ferreira. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1872, pág. 110.

MARTINS. Relatório de 1879, pág. 45.

ALMEIDA. Relatório de 1889, pág. 43.

GRÁFICO I-2 - Receita da Província do Espírito Santo
em libras esterlinas. 1870-1886.



22.695 eram escravos e 16.157 formavam a população da capital²⁸. A agricultura absorvia 56,75% da população ativa em relação às outras divisões de trabalho, até mesmo na capital. A indústria resumia-se a um artesanato elementar e alguns fabricantes de produtos para o consumo interno como cal, licor, aguardente, velas, sabão, colchões, selas e baús, permanecendo nesta condição até o final do Império²⁹.

QUADRO 1 - 3

POPULAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO - 1872

PROFISSÕES	NÚMEROS	% POPULAÇ. ATIVA	% TOTAL POPULAÇÃO
Liberais	621	1,11%	0,76%
Militares	160	0,29%	0,19%
Comerc. e Industr.	1.110	1,99%	1,35%
Marítimos	488	0,87%	0,56%
Manual	9.156	16,36%	11,15%
Agrícola	31.753	56,75%	36,66%
Assalariado	12.662	22,63%	15,42%
Popul. Ativa	55.950	68,12%	
Popul. não Ativa	26.187	31,88%	
TOTAL	82.137		

FONTE: Arquivo Público de Vitória. Recenseamento da População do Império do Brasil, Rio de Janeiro, 1873-76, v.3. pág. 5.

Porém foi esta a época de uma das maiores ondas emigratórias da Europa, e o imigrante europeu contribuiu pa

28. Biblioteca do Ministério da Fazenda (RJ). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística do Espírito Santo, Sinopse Estatística do Espírito Santo, nº 3, Situação Demográfica, Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1939, pág. 26.

29. OLIVEIRA. História do Espírito Santo, pág. 398.

ra o aumento da densidade demográfica e o desenvolvimento econômico do Espírito Santo, tanto os alemães chegados entre 1845 e 1880, como os italianos que chegaram a partir de 1874³⁰. A colonização foi uma tentativa do governo provincial de abrir o interior do Espírito Santo. Os imigrantes localizaram-se principalmente no sul e centro da Província, formando colônias dedicadas à lavoura, principalmente a plantação de café. Com o desenvolvimento agrícola destas colônias, tornou-se necessária a abertura de estradas para o interior, permitindo o transporte dos produtos da lavoura para os portos do litoral. A carência de capitais impedia o desenvolvimento de rodovias, e a preocupação inicial do governo da Província foi recuperar as estradas existentes e abrir caminhos para o trânsito de tropas de mulas transportando as mercadorias³¹.

Até o final do Império ocorreu uma pequena expansão da rede viária, visando intercomunicar os centros produtores de café aos portos marítimos, inclusive tentando ligar o litoral capixaba ao interior de Minas Gerais. A Província de Minas Gerais tinha seu comércio voltado para o Rio de Janeiro, e a importância de ligar o interior mineiro à capital capixaba tinha como principal objetivo formar um corredor de exportação até o porto de Vitória. As primeiras atitudes tomadas em relação à infra-estrutura viária até 1889 ainda es

30. OLIVEIRA. História do Espírito Santo. pág. 335

31. "Em matéria de colonização e mão-de-obra européia, tornou-se o Governo Imperial partidário da fundação de núcleos de colonos proprietários, promovendo a medição e demarcação das terras públicas em pequenos lotes para venda aos colonos. Essa disposição do Governo Central coincidia com a capital necessidade de povoamento do Espírito Santo para o incremento de sua produção agrícola."

BITTENCOURT. O Café no Brasil. págs. 161 e 168.

ALMEIDA, Tomáz José Coelho de. Relatório do Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro, 1879, pág. 119.

tavam longe de atender às necessidades comerciais da época; no Espírito Santo quase tudo ainda se achava a fazer. Na última década do Império a lavoura cafeeira mostrou o que era preciso para o desenvolvimento da produção do café, e alertou os governos do Espírito Santo quanto à ausência da infra-estrutura sócio-econômica da Província. O desenvolvimento sócio-econômico capixaba teve início com a substituição da tradicional lavoura canavieira pelos cafezais que trouxeram para a província um novo tipo de ocupação de terras e novas dimensões econômicas, desenvolvendo um novo tipo de lavoura comercial³².

32. MARTINS, Relatório de 1879, pág. 24.

ALMEIDA. Relatório de 1889, pág. 28

ARAUJO FILHO, José Ribeiro de. O Porto de Vitória. Tese apresentada ao concurso para Provimento da Cadeira de - Geografia do Brasil, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1974, pág. 181.

III - O COMÉRCIO EXPORTADOR E IMPORTADOR DA PROVÍNCIA - 1870
a 1889.

O comércio exportador do Espírito Santo era dividido entre o porto de Vitória e o principal porto do sul da província; Itapemirim, que competia com Vitória principalmente na exportação de café, prejudicando o desenvolvimento econômico da capital. No norte do Espírito Santo predominava o porto fluvial de São Matheus, sendo acessível às embarcações marítimas que pudessem franquear a barra, era o entreposto natural dos produtos que viessem do interior da região. Escoava a maior parte da produção daquela região para Vitória, e mantinha um pequeno comércio com os portos da Bahia. No centro ficava Vitória, que oferecia melhores condições para as operações comerciais. Durante o Império Vitória apenas servia às regiões próximas, também escoando a produção do norte da Província, pelos portos intermediários de Santa Cruz, localizado mais próximo à Vitória, e em maior proporção de São Matheus³³.

A limitação do porto de Vitória era consequência da falta de uma rede de comunicação rodoviária e ferroviária da capital com o interior da Província, que lhe permitisse racionalizar o comércio provincial. Até o final do Império, as estradas ligando Vitória com outros municípios do território capixaba eram limitadas, e as ferrovias só surgiram no início da República³⁴.

33. MAFRA, Manoel da Silva. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1878, pág. 19.

ANDRADE junior, Francisco Martins de. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1883, pág. 23.

ALMEIDA. Relatório de 1888, pág. 36

34. Annaes do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinária em 1904, Vitória, 1904, pág. 53.

Limita o quadro I - 4 a carência de dados de exportação nos períodos de 1870 a 1889. Entretanto permitem mostrar a divisão regional da economia capixaba, destacando o movimento comercial dos principais portos da província e as percentagens dos produtos exportados pelos mesmos. Destacase a produção cafeeira no sul, onde predominava o porto de Itapemirim, cujos valores da exportação superavam aos de Vitória; e a produção da farinha de mandioca no norte, onde São Matheus destacava-se como maior produtor e exportador deste produto. São Matheus apenas superava Vitória e Itapemirim na exportação de farinha de mandioca, a exportação de outros produtos era quase nula. O norte do Espírito Santo era principalmente produtor de farinha, enquanto o sul destacava-se na exportação de café, açúcar e madeira. Podemos ver claramente, que até 1884 Vitória praticamente monopolizava o comércio de milho, caindo acentuadamente a partir desta data, quando o norte e sul da Província começam a exportar este produto. Itapemirim permaneceu superando Vitória na exportação de café durante todo período, inclusive com valores crescentes, enquanto Vitória decrescia nesta exportação. Em 1885-86 Itapemirim estava superando Vitória em 45% na exportação de café, enquanto perdia a predominância na exportação da madeira. Neste período o porto de Vitória, que antes exportava 0,1% de madeira, apresentou um índice de 74,8% sobre o total exportado. Foi durante estes anos que se iniciou a exploração da madeira nas regiões mais próximas a capital³⁵.

A importância do porto de Itapemirim estava ligada a dois fatores essenciais para o comércio da época: primeiro, sua localização em uma região altamente produtora de café; e segundo, sua proximidade ao Rio de Janeiro. Este último facilitava a exportação, sendo que os exportes do Espírito Santo

35. ALMEIDA. Relatório de 1888, pág. 68.

QUADRO I - 4

EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS PELOS PRINCIPAIS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

PORTO DE VITÓRIA			NORTE PORTO DE SÃO MATHEUS			SUL PORTO DE ITAPEMIRIM			
%			%			%			
PRODUTOS	1873/74	1883/84	1885/86	1873/74	1883/84	1885/86	1873/74	1883/84	1885/86
CAFÉ	37,6	30,7	29,3	4,3	6,1	5,2	58,1	63,2	65,86
AÇÚCAR	13,3	60,3	35,4	20,3	-	2,4	66,4	39,7	62,2
FARINHA	0,4	6,3	2,4	99,6	92,6	97,5	-	1,1	0,1
MILHO	96,4	99,4	4,6	1,8	0,3	49,8	1,8	0,3	45,8
MADEIRA	0,1	0,1	74,8	0,6	0,2	0,4	99,3	99,7	24,8

FONTE: 1873/74. A. P. V. Estatística de Exportação Organizada pela Tesouraria Provincial do Espírito Santo, dezembro de 1874, págs. 34 a 36.

1883/84. A. P. V. ANTONIO. Relatório de 1886, pág. 59

1885/86. A. P. V. Tesouraria Provincial. Quadro de Exportação da Província do Espírito Santo, dezembro de 1886.

escoavam todos para o Rio de Janeiro, antes de serem remetidos para o estrangeiro, ou para outras províncias nacionais³⁶.

No período de 1870 a 1889, o café já quase monopolizava o comércio exportador do Espírito Santo. Em seguida vinha a madeira e a farinha de mandioca com índices menores. O quadro I - 5 demonstra a exportação geral da Província para o Rio de Janeiro, destacando o café já predominando na economia capixaba. O quadro também demonstra a proporção da exportação de outros produtos e o preço do café para melhor compreensão da análise obtida de acordo com seus dados. Os valores da exportação no período de 1878 a 1889 oscilaram muito; o valor total das exportações baixou de 440.391 libras em 1878-79 até 221.474 em 1886-87. O declínio das exportações ocorria devido à queda do preço do café, tendo em vista que o valor da exportação do Espírito Santo dependia do café. O valor da exportação de café baixou depois de 1879, quando os preços iniciaram um período de instabilidade, mas a partir de 1888 começou a aumentar e chegou a 1889 ultrapassando os valores dos anos anteriores, com mais de 300 mil libras. O preço do café iniciou a década de 1870 com uma baixa, conseguindo manter uma certa estabilidade até 1876, porém a partir de 1877 ocorreu uma queda brusca que continuou até 1885, havendo um aumento em 1886 e 87, antes de cair novamente a partir de 1888³⁷. Pelo percentual de outros produtos podemos ver claramente que a contribuição destes, não cobria o deficit deixado pelo café quando ocorria queda de preços ou crise na produção.

As fortes flutuações dos preços internacionais não eram apenas reflexos das crises de produção, mas também fo

36. ANTONIO, Joaquim Rodrigues, Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Victória, 1886, pág. 40.

B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1901, pág. 78.

37. BUESCU. História Econômica do Brasil, pág. 264.

QUADRO I - 5

VALOR OFICIAL DA EXPORTAÇÃO DA PROVÍNCIA E O VALOR DO CAFÉ EXPORTADO PARA O RIO DE JANEIRO - 1878 A 1889

ANOS	VALOR DA PROV.	VALOR DA PROV.	VALOR DO CAFÉ	VALOR DO CAFÉ	PREÇO CAFÉ	VALOR OUTROS	VALOR OUTROS	%	%
	CONTOS DE RÉIS	LIBRAS ESTERLIN.	CONTOS DE RÉIS	LIBRAS ESTERLIN.	€/SACA	CONTOS DE RÉIS	LIBRAS ESTERL.	CAFÉ	OUTROS
1878-79	4.809:831\$826	450.831	3.126:745\$000	298.924	2,61	1.683:086\$825	160.907	65,0	35,0
1879-80	3.217:060\$300	286.470	2.297:660\$403	204.601	2,34	919:400\$103	81.869	71,4	28,6
1880-81	3.213:923\$080	295.942	2.322:008\$640	213.813	3,17	891:915\$660	82.129	72,3	27,7
1881-82	3.880:067\$640	354.021	3.312:360\$000	302.223	2,34	567:707\$640	51.798	85,4	14,6
1882-83	3.282:995\$677	285.097	2.202:580\$000	194.232	1,81	1.030:415\$677	90.865	68,1	31,9
1883-84					2,19				
1884-85					2,10				
1885-86	4.121:001\$020	319.211	2.078:782\$000	161.021	1,77	2.042:219\$020	158.190	50,4	49,6
1886-87	2.843:730\$000	221.474	2.777:238\$000	215.906	4,10	71:492\$000	5.568	97,5	2,5
1887-88					4,11				
1888-89	3.082:992\$000	342.184	288:728\$000	303.021	3,39	201:264\$000	21.163	93,4	6,6
1889-90	3.998:753\$948	440.391	2.997:893\$000	330.164	3,49	1.000:860\$948	110.227	75,0	25,0

FONTE: Valor da Província. A. P. V. Relatórios de Presidentes da Província do Espírito Santo, Vitória, 1878/79 a 1889/90.

Valor do café. B. M. F. Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro, anos financeiros, 1878/79 a 1889/90.

Preço do café. BUESCU. História Econômica do Brasil, pág. 264.

ram ligadas às flutuações da relação de troca. As flutuações da procura sofriam o impacto das crises capitalistas, e as flutuações da oferta ocorriam parcialmente pela variação dos preços, maturação do cafeeiro e métodos de comercialização do produto³⁸.

Como já foi dito anteriormente, o porto do Rio de Janeiro era o centro redistribuidor de mercadorias importadas para as demais capitais do Império, e em consequência fazia todo comércio importador da Província do Espírito Santo. A mercadoria importada pelo Espírito Santo chegava à Província exclusivamente através do porto de Vitória, que era o ponto de entrada de importações e centro escoador deste fluxo comercial para toda a Província³⁹. A importação ficava dividida entre as mercadorias nacionais e estrangeiras. Além de carnes e cereais, o Espírito Santo importava principalmente do exterior, produtos industrializados, maquinaria, lã e algodão. O quadro I - 6, mostra o valor oficial da importação em réis, destacando o valor oficial das mercadorias nacionais e estrangeiras, bem como os valores reais da importação em libra esterlina. Os dados para avaliação do fluxo importador capixaba no período de 1878 a 1889 demonstram que este comércio era constante, e que apesar de absorver a maior parte deste fluxo comercial, a importação estrangeira apresentou uma certa instabilidade enquanto a importação nacional, embora pequena, aumentou no decorrer do período.

38. Ibidem. págs. 257 e 258

39. FREIRE, José Melo Carvalho Muniz. Relatório do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1893, pág. 39.

QUADRO I - 6

IMPORTAÇÃO DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO PELO PORTO DE VITÓRIA - 1878 a 1889/90

ANOS	MARCADORIAS NACIONAIS	MERCADORIAS NACIONAIS	MERCADORIAS ESTRANGEIRAS	MARCADORIAS ESTRANGEIRAS	IMPORTAÇÃO GERAL	IMPORTAÇÃO GERAL	% DA IMPORTAÇÃO NAC. E EST. EM RELAÇÃO A IMP. GERAL	
	RÉIS	LIBRAS ESTERLINAS	RÉIS	LIBRAS ESTERLINAS	RÉIS	LIBRAS ESTERLINAS	MERCADO NACIONAL	MERCADO ESTRANGEIRO
1878-79	209:988\$050	20.070	1.397:907\$114	133.643	1.607:892\$164	153.718	13,1	86,9
1879-80	246:505\$802	21.951	950:594\$000	84.648	1.197:099\$802	106.599	20,6	79,4
1980-81	348:852\$920	32.123	1.695:854\$400	156.156	2.044:708\$320	188.279	17,1	82,9
1881-82	303.626\$300	27.703	1.207:143\$290	110.141	1.510:769\$590	137.844	20,1	79,9
1882-83	287:122\$140	26.319	1.824:384\$370	160.880	2.111:506\$510	186.199	13,6	86,4
1883-84								
1884-85								
1885-86	353:916\$000	27.414	1.216:980\$164	94.267	1.570:896\$164	121.691	22,5	77,5
1886-87	408:194\$000	31.791	1.173:128\$000	91.365	1.581:322\$000	123.156	25,8	74,2
1887-88								
1888-89	482:449\$000	50.731	1.074:680\$000	113.005	1.557:129\$000	163.736	30,9	69,1
1889-90	515:401\$000	56.762	1.342:501\$000	147.853	1.837:402\$000	204.615	27,0	73,0

FONTE: B. M. F. Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro, anos financeiros, 1878/79 a 1889/90.

Deflator: ÓNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 e 23.

IV - O CAFÉ CAPIXABA DENTRO DA ECONOMIA CAFEIEIRA NACIONAL

A acentuada produção cafeeira que na segunda metade do século XIX começou a proporcionar ao Império Brasileiro uma posição melhor no mercado internacional, chegou ao final da década de 1880 com 56,6% da exportação mundial de café. Cabendo aos outros países da América 20%, e o restante entre a Ásia e a África⁴⁰. Depois de 1850 a exportação brasileira em milhares de sacas de 60 quilos e a percentagem da produção brasileira sobre a produção mundial do café por decênios foram as seguintes:

QUADRO 1 - 7

EXPORTAÇÃO DO CAFÉ BRASILEIRO EM MILHARES DE SACAS DE 60 QUILOS E PERCENTAGEM DESTA PRODUÇÃO SOBRE A PRODUÇÃO MUNDIAL DO PRODUTO.

DECÊNIOS	EXPORTAÇÃO EM MILHARES DE SACAS	PERCENT. DA PRODUÇÃO BRASIL. SOBRE A MUNDIAL
1851-60	18.339	52,9%
1861-70	29.103	49,1%
1871-80	36.336	49,1%
1881-90	53.326	56,3%

FONTES: Café em sacas de 60 kilos: TAUNAY, A. de. Pequena História do Café no Brasil, Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1945, pág. 7.

Percentagem da produção brasileira sobre a mundial: PINTO, Virgilio Noya. Balanco das Transformações Econômicas no Século XIX, em MOTA, Carlos Guilherme, organizador. Brasil em Perspectiva, 1. ed. São Paulo, Difel, 1978, pág. 139.

40. LIMA, Heitor Ferreira. História Político-Econômica e Industrial do Brasil, 2. ed. São Paulo, Editora Nacional, 1976, pág. 229.

Apesar do café ter acentuado a dependência agrícola da economia brasileira, que se fundamentava especificamente na monocultura, o café rendia vultosamente e esta riqueza localizava-se no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo⁴¹. A percentagem do Espírito Santo em relação à exportação total de café do Brasil, no decênio de 1851-60, era apenas de 1,1%, mas isto aumentou para 3,8% até 1880, chegando ao final do Império com uma participação de 5%⁴². Até 1889, o Rio de Janeiro era o maior produtor de café do país. No decênio de 1871-80 exportou 60% do total brasileiro, enquanto Minas Gerais participou com 25%, São Paulo 10%, e o Espírito Santo e outras regiões 5%⁴³. Nos últimos anos do Império, São Paulo iniciou uma progressiva caminhada na economia cafeeira, e em 1881 supera a produção de Minas Gerais, em 1889 supera a produção do Rio de Janeiro, posicionando-se como o maior produtor de café do país⁴⁴.

O café exportado pelo Espírito Santo era de qualidade inferior quando comparado com os demais tipos de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, apesar da maioria das lavouras ser composta de cafés de origem bourbon, de boa qualidade, e pertencer ao Espírito Santo a exclusividade da produção do café capitania, considerando mild no mercado cafeeiro. Entretanto, fatores extrínsecos contribuíam para adulterar o produto. A deficiente organização agrícola, os métodos arcaicos de cultivo e colheita, sem nenhum conhecimento técnico agrícola, pareciam ser as razões de o Espírito Santo apresentar aos mercados consumidores uma mercadoria impura e defeituosa. Geralmente apresentava café classificado tipo 7,

41. PRADO. História Econômica do Brasil, pág. 161

42. B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. O Brasil e a Agricultura, sem autor, Rio de Janeiro, 1900, pág. 117.

43. SIMONSEN, Robert C. Evolução Industrial do Brasil e outros estudos, São Paulo, Brasiliense, volume 349, 1973, pág. 189.

44. PESSAMILIO, Herci Maria Rebelo. A Dinâmica Social do Café, em Longo Filho, coord. O Café no Brasil, pág. 7.

ou inferior a este nível⁴⁵. O peso dos defeitos constatados em uma saca de café de 60 quilos, segundo a classificação era a seguinte:

TIPOS DE CAFÉ	PESO DOS DEFEITOS EM SACAS
2	200 gramas
3	600 gramas
4	1 quilo
5	2 quilos
6	3 quilos
7	8 quilos
8	16 quilos

FONTE: AGUIAR, Audifax. O Café no Estado do Espírito Santo, Rio de Janeiro, 1932, pág. 10.

Apesar de toda deficiência dos métodos de produção, dos meios de transporte e com o produto considerado nos mercados consumidores de inferior qualidade, a produção cafeeira - crescia, mas comparada com as outras zonas cafeeiras o crescimento era lento. De fato, neste período o Espírito Santo iniciava sua presença como um dos grandes produtores nacionais de

45. ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, pág. 183.

Mild era o tipo de café de primeira qualidade, doce, suave e de agradável aroma. Muito reputado no mercado e por isso vendido a alto preço. Obtido de plantas cultivadas à sombra na região litorânea do Espírito Santo. O contingente brasileiro de cafés doces, mesmo posterior a este período não era grande; predominavam os cafés amargos. Sabe-se que certas regiões de São Paulo e sul de Minas Gerais produziam cafés doces. (OLIVEIRA. História do Espírito Santo, pág. 402; AGUIAR. O Café no Estado do Espírito Santo, págs. 10 a 24).

café, enquadrando-se na conjuntura econômica nacional, tradicionalmente estruturada na intensa produção de um único produto para exportação⁴⁶. Mas a falta de infra-estrutura provincial e a carência de capitais dificultavam o desenvolvimento do Espírito Santo. Uma das causas da Província não possuir capital necessário para este desenvolvimento era porque o Rio de Janeiro ficava com maior parte dos lucros e rendas alfandegárias. Sendo o café o único produto produzido em alta escala neste período, ainda não deixava excedentes econômicos suficientes para grandes investimentos na província - como por exemplo o aparelhamento do porto de Vitória e estradas subsidiárias ligando-o ao interior da província - embora já estivesse gerando um mercado capaz de encorajar a construção de estradas de ferro. O café estava contribuindo muito para o crescimento da produção agrícola do Espírito Santo, porém até o final do Império, sua produção inserida em um contexto econômico nacional, e comparada com as principais províncias cafeeiras, encontrava-se muito aquém do necessário para qualificá-la preponderante na conjuntura nacional⁴⁷.

46. PRADO. História Econômica do Brasil, pág. 168.

47. SILVA, Rodrigo Augusto da. Relatório do Ministro da Agricultura, Rio de Janeiro, 1888, pág. 19

CAPÍTULO II - O CRESCIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO DO ESPÍRITO SANTO E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO NA ECONOMIA CAPIXABA 1890 A 1920.

I - A evolução da economia capixaba

O café influenciou profundamente a evolução da economia do Espírito Santo nos últimos anos do século XIX e no início do século XX. A produção de café vinha se elevando desde a década de 1850, com a proclamação da República em 1889, já concorria para o crescimento da renda estadual⁴⁸. Cultivado para fins de exportação, o café expandiu-se no território capixaba, constituindo sem dúvida um dos principais fatores do progresso sócio-econômico do Espírito Santo. Em termos de infra-estrutura sócio-econômica quase tudo que se fez no estado foi produto do café; não se pode contestar que ele foi o ouro verde que provocou a abertura de estradas e naturalmente favoreceu recursos a todas as iniciativas que visavam proporcionar o desenvolvimento do Espírito Santo⁴⁹.

Sendo o produto de maior renda, o café conseqüentemente tornava-se o veículo proporcionador do capital agrário. Resistindo às crises econômicas, permaneceu como cultura de produção crescente, desenvolvendo o mercado externo e o sistema capitalista no Espírito Santo, pois foi ele o gerador da mudança do capital agrário para a capital industrial. Após a República, o setor cafeeiro capixaba intensificou a prosperidade de seus cultivadores, e começou a produzir um excedente

48. TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico, pág. 102.

49. Biblioteca Nacional. (P.J.) Jornal do Commercio, Aspectos da formação e evolução do Brasil, Rio de Janeiro, 1930, pág. 18.

econômico que estimulava a construção de ferrovias⁵⁰. O quadro II - 8 demonstra a posição do café na exportação estadual, juntamente com os percentuais da madeira e farinha de mandioca que eram os outros produtos mais exportados, ainda que não chegassem a contribuir com 2% na exportação. Os outros produtos tinham uma participação insignificante, não contribuíanem com 1%.

QUADRO II - 8

EXPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO POR PRINCIPAIS PRODUTOS;
EM RELAÇÃO AO VALOR TOTAL DA EXPORTAÇÃO. 1891 A 1895

PRODUTOS	1891	1892	1893	1894	1895
CAFÉ	97,5%	97,7%	98,8%	99,7%	99,4%
FARINHA	1,4%	0,7%	0,9%	0,2%	0,4%
MADEIRA	0,9%	1,4%	0,2%	0,1%	0,2%
OUTROS	0,2%	0,1%	0,1%	0,0 ^x	0,1%

X: Menos de -,05%

FONTE: Arquivo Nacional (RJ). FREIRE, José de Melo Carvalho Muniz. Relatório do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1896, pág. 37.

Ainda que seja difícil generalizar sobre uma série de apenas cinco anos, nota-se que entre 1891 a 1895 o valor da exportação de café era ascendente, enquanto o valor comparativo dos outros produtos diminuía. As estatísticas não acusavam movimento de produção de gênero como: algodão, cacau, linho, aguardente e cereais, que tinham meios

50. AGUIAR. O Café no Estado do Espírito Santo, pág. 58
B. M. F., Retrospecto do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1915, pág. 46.

SOUZA, Marcondes Alves de. Mensagem do Presidente do Espírito Santo, Vitória, 1914, pág. 38.

para serem produzidos e boa colocação no mercado. Mas, devido à dedicação ao plantio do café, o estado tinha que importar estes gêneros⁵¹. Embora o estado tenha produzido quantidades importantes de açúcar até meados do século XIX, a dominação do café adquiriu uma posição eminente, de forma que o Espírito Santo não exportava açúcar no fim dos anos 1800. Seu total declínio pode ser observado no quadro II - 9.

QUADRO II - 9

EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM
ARROBAS - 1891 A 1900

ANOS	AÇÚCAR	CAFÉ
1891	1.456	1.250.838
1892	não exportou	1.111.552
1893	572	1.450.876
1894	52	1.547.819
1895	não exportou	1.622.045
1896	não exportou	1.686.104
1897	não exportou	2.448.008
1898	não exportou	2.226.544
1899	não exportou	1.626.431
1900	não exportou	1.234.195

FONTE: TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico. pág. 104.

O café permaneceu predominando nas lavouras do Espírito Santo, e o quadro II - 10 demonstra sua percentagem no total da exportação estadual. A agricultura era o maior meio

51. FREIRE. Relatório de 1896, pág. 39

fornecedor das rendas do estado, e o café a grande fonte produtora contínua de capitais, que sustentava a vida pública e particular do Espírito Santo. Por oferecer melhor remuneração que qualquer outro produto, passou a dominar as estatísticas de exportação, contribuindo no período de 1908 a 1920 com uma percentagem de 81% a 91%, sobre o equilíbrio orçamentário estadual⁵².

QUADRO II - 10

PERCENTAGEM DO CAFÉ NA EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO EM VALOR OFICIAL - 1908 A 1920

ANOS	CAFÉ	OUTROS
	%	%
1908	91	9
1909	88	12
1910	83	17
1911	86	14
1912	91	9
1913	89	11
1914	85	15
1915	86	14
1916	86	14
1917	85	15
1918	81	19
1919	90	10
1920	89	11

FONTE: A. P. V. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Vitória, 1932.

52. TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico, pág. 104 a 106.

A quase exclusiva dedicação ao plantio do café não era vantajosa para o estado, porque o café não possuía um valor estável; dependia das flutuações do seu valor mercantil. E quando ocorria a desvalorização dos preços ou crise na produção, a situação financeira estadual ficava depreciada. Observa-se pelos dados do quadro II - 11 que a contribuição do café na receita do estado variava de acordo com as oscilações do preço e pelas circunstâncias imprevistas do tempo⁵³.

Entretanto estes fatores não impediam que o café concorresse para o acréscimo da renda do estado. No final do Império, o orçamento não se elevava a 500 contos de réis, ou seja 55.066 libras. Em 1892 o café contribuiu na receita estadual com um total de 3.181.458 contos, iguais a 159.471 libras. Deve-se este fato não só ao aumento da produção cafeeira capixaba, mas também às condições favoráveis do café no mercado, que de 1888 a 1895 aumentou o consumo de acordo com a produção, contrabalançando as relações de troca. Foi um período de preços altos e razoavelmente estáveis, apesar do mil réis ter caído entre 1890 a 1891, provocando uma pequena depreciação nos preços do café, que inclusive não chegou a influenciar o mercado porque os estados produtores não restringiram a produção exportada, e a demanda permaneceu inalterada. A queda dos preços foi compensada até 1895, tanto em moeda nacional como em internacional⁵⁴. E o café chegou a participar da receita estadual em 1893 com 91% sobre o total

53. MONTEIRO, Bernardino de Sousa. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1919, pág. 43.

X valores da exportação do café em réis e libras, no aneso nº

54. HOLLOWAY, Thomas H. Vida e Morte do Convênio de Taubaté, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978, pág. 41

PELÃES, Carlos Manuel. Análise Econômica do Programa de Sustentação do Café - 1906-1945; Teoria, Política e Meditação, Revista Brasileira de Economia, Vol. 25, nº 4, outubro/dezembro, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1971, pág. 33.

QUADRO II - II

QUADRO DEMONSTRATIVO DA PARTICIPAÇÃO DO CAFÉ
NA RECEITA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

ANOS	EXPORTAÇÃO DE CAFÉ SA- CA 60 Kg.	PREÇO DA SACA 60 Kg	MÉDIA POR SACA £	% DA RECEITA DO CAFÉ EM REL. A RECEITA GERAL
1892	277.880	54\$980	2.76	53%
1893	362.719	75\$588	3.65	91%
1894	386.969	73\$684	3.09	76%
1895	405.511	76\$800	3.18	80%
1896	421.526	59\$256	2.24	77%
1897	612.002	49\$276	1.58	82%
1898	556.636	44\$588	1.34	81%
1899	406.608	42\$660	1.32	75%
1900	394.153	44\$140	1.75	71%
1901	428.657	28\$308	1.43	72%
1902	643.722	26\$728	1.33	74%
1903	657.881	26\$680	1.33	95%
1904	607.130	25\$704	1.31	79%
1905	588.797	24\$800	1.64	70%
1906	589.790	23\$200	1.56	74%
1907	747.603	22\$276	1.42	83%
1908	708.353	20\$864	1.32	74%
1909	416.125	29\$252	1.85	55%
1910	407.970	29\$976	2.02	46%
1911	433.907	47\$632	3.20	58%
1912	568.167	52\$224	3.51	66%
1913	597.570	38\$212	2.54	65%
1914	629.168	28\$016	1.71	62%
1915	968.195	29\$404	1.53	75%
1916	712.966	37\$380	1.85	75%
1917	722.258	32\$816	1.74	63%
1918	657.372	37\$108	1.99	60%

FONTE: Exportação de café. MONTEIRO, Bernardino. Mensagem de 1919, pág. 34.

Preço do café em contos de réis. B. N. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1920, pág. 18.

Média por libra. Deflator, ÓNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 a 23.

Os preços do café são do tipo 7, exportado pelo Espírito Santo.

Os valores da receita em réis e libras, estão no anexo V.

das rendas. A partir de 1897 os preços começaram a declinar, mas a grande produção de 1897 e 1898 aumentou o nível da exportação, controlando a baixa dos preços e a contribuição do café na receita oscilou entre 82% e 81%. A grande seca de 1898 e 1899 prejudicou as safras até 1901, e neste período o café não atingiu a 75% das rendas do estado. Em 1902 a produção começou a aumentar; entretanto o preço nacional e internacional permaneceu depreciado até 1910, estabilizando-se numa baixa, oscilando entre 20\$864 réis (1,31 £) e 29\$252 réis (2,02 £) a máxima atingida apenas em 1910. A seca que sofreu o Espírito Santo em 1909 a 1910 diminuiu 20% da exportação até 1911, por este motivo, no período de 1909-1911, a média anual da exportação de café foi de 419.443 sacas, enquanto nos anos anteriores (1907-1908), a média havia atingido a 727.987 sacas. Uma alta no preço do café iniciada em 1910, compensou um pouco a baixa da produção. Entretanto, de 1909 a 1911, o café não alcançou 60% sobre o total da receita do estado. Foi um período de crise na economia do Espírito Santo, quando tornou-se clara a necessidade de incentivar novas culturas agrícolas⁵⁵.

Com o começo da Primeira Guerra Mundial, em julho de 1914, agravou-se a crise no setor cafeeiro, com a redução dos preços, que permaneceram no mercado internacional 30% mais baixos que os níveis de 1911-1912. O que favoreceu em parte a economia cafeeira no Espírito Santo, foi o fato da compra de café nos Estados Unidos ter aumentado em quantidade e permanecer com um nível de compra estável, ainda que declinassem os preços internacionais⁵⁶.

55. FREIRE, José de Melo Carvalho Muniz. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, 1901, pág. 48
SOUZA. Relatório de 1913, pág. 32

56. VILLELA e SUZIGAN. Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira. 1889-1945, pág. 21 e 22.
MONTEIRO, Bernardino de Souza. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victória, 1917, pág. 49.

Sendo o café o maior gerador de rendas do Espírito Santo, era natural que quando ocorressem as variações negativas de preços e produção, sua contribuição na receita declinasse, causando prejuízo ao orçamento do Estado. O governo do estado reconheceu a necessidade de incentivar outras culturas e a indústria, principalmente a plantação de cereais, que era uma atividade complementar de uma economia baseada na exportação, e no Espírito Santo representava produção oriunda de pequenas propriedades, do trabalho de colonos, destinada ao mercado interno, de importância local, devido à falta de estímulo para cultivar e vender os produtos, e, também, à dificuldade de transporte⁵⁷. Só a partir de 1910 o governo começou a estimular outros tipos de agricultura. Tomou medidas em favor da lavoura, como a organização de crédito agrícola, a divulgação de modernos processos de cultura, e o estabelecimento de pequenas indústrias agrícolas. Isto reanimou a lavoura, dando um impulso na economia, que inclusive favoreceu ao aumento da população. Contava o Espírito Santo em 1909 com um total de 299.419 habitantes, aumentando para 379.564 até 1915⁵⁸.

A partir de 1916, os dados estatísticos mostram que o café continua constituindo o principal produto de exportação, mas já figuram nas estatísticas outros produtos como; milho, feijão, açúcar, couros, arroz, tecidos de algodão e farinha de mandioca⁵⁹.

57. MONTEIRO, Jeronimo de Sousa. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1909, pág. 61

CARONE, Edgard. A República Velha, 4. ed. São Paulo, Difel, 1978, pág. 69.

58. B. M. F. - IBGE. Sinopse Estatística do Estado do Espírito Santo, nº 3, pág. 31.

59. B. N. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1914, págs. 44 a 46.

MONTEIRO. Relatório de 1917, pág. 35.

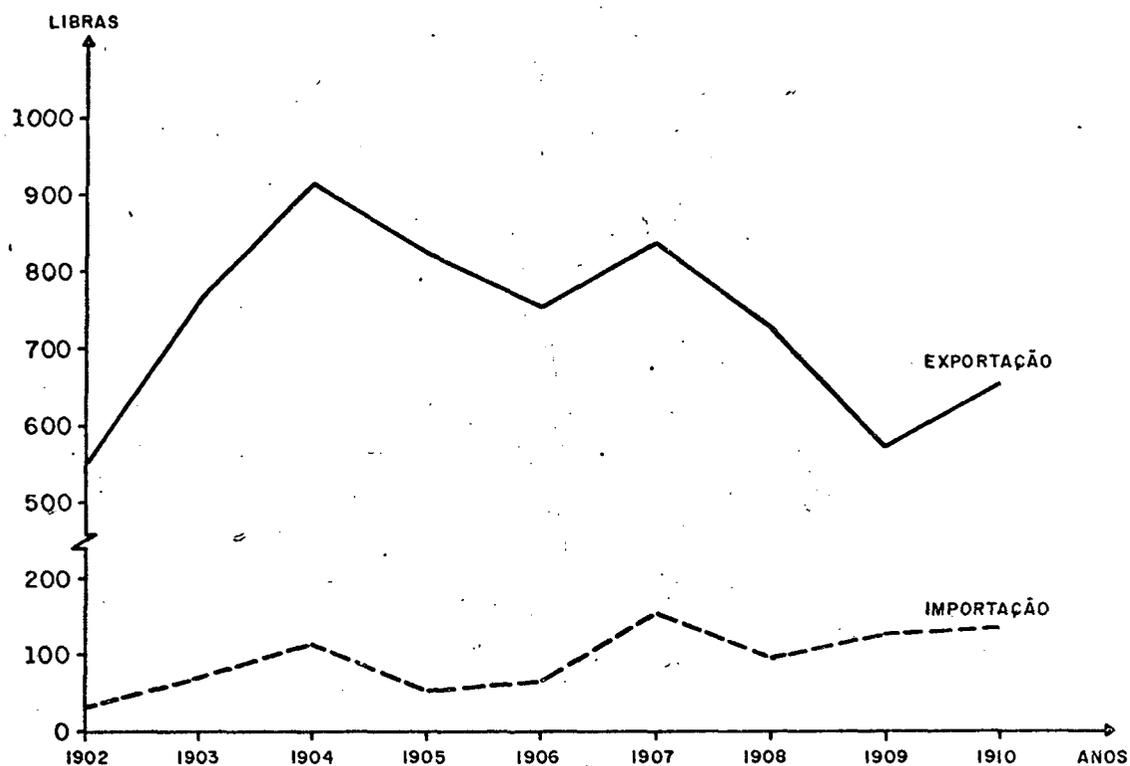
Apesar da pequena produção agrícola dos demais cereais e da carência industrial, o Espírito Santo sempre exportava mais que importava. O gráfico II - 3 mostra o comércio internacional do Espírito Santo, decorrido de 1902 a 1910. O café era o único produto capixaba exportado para o estrangeiro. A queda da exportação a partir de 1907 estendendo-se até 1910, que observamos no gráfico, ocorreu devido à baixa acentuada do preço do café em 1907-1908 (veja quadro II - 11 pág. 35), e à seca de 1909-1910, que prejudicou as safras cafeeiras até 1911⁶⁰. A importação estrangeira constava de produtos como carnes e peixes salgados, vinhos, farinha de trigo, sal, azeite, alguns tipos de frutas e doces, tecidos, manufaturados de ferro e aço, calçados, que aumentaram a importação a partir de 1903, e ainda alguns artigos de luxo, como seda, porcelana e manufaturados de louça, que tiveram aumento a partir de 1908; bebidas alcoólicas e não alcoólicas e produtos químicos. A proporção da importação destes artigos estrangeiros, em termos gerais da importação capixaba, não superava a importação de alimentos, tais como, arroz, feijão, açúcar, banha, milho, manteiga, queijos, farinha de trigo, milho e polvilho, vinagre, frutas diversas, toucinho, carnes e doces, que era importação nacional. Pela exposição, podemos calcular que o estado poderia diminuir mais o valor da importação, produzindo em maior escala parte destes produtos comestíveis⁶¹.

Até o final da segunda década do século XX, a lavoura cafeeira capixaba desenvolveu-se para colocar o Espírito Santo na esfera nacional, como o quarto produtor brasileiro de café. Apesar das crises periódicas que desorganizavam as rendas do estado, sua produção foi suficiente para provocar modificações no quadro sócio-econômico capixaba, procurando racionalizar a economia estadual, dando oportunidade ao desenvolvimento econômico de Vitória, que, através de seu porto estava absorvendo, cada vez mais, o comércio estadual.

60. SOUZA. Relatório de 1913. págs. 32 a 35.

61. A.P.V. Documento manuscrito em caixa, Seção de Documentação Estatística, caixa 804.

GRÁFICO II-3 - Exportação e Importação Internacional do Espírito Santo, em milhares de libras esterlinas.



FONTE: Deflator: ÔNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 e 23.
Os valores em réis no anexo. VI.

II - Participação do porto de Vitória na economia do Espírito Santo e seu movimento marítimo e comercial

No final da primeira década do século XX, Vitória já conseguira centralizar a maior parte do movimento marítimo do estado no seu porto, tanto em números de navios como em toneladas. Um fator que contribuiu para o sucesso de Vitória foi a deficiência do porto de Itapemirim, que até o final do século passado foi o escoadouro natural da região sul do estado, dirigindo a produção exportável diretamente para o Rio de Janeiro. Pelo início deste século, o porto de Itapemirim mostrava-se insuficiente para comportar as embarcações de maior porte que transportariam o volume de café economicamente⁶². Outro fator que favoreceu ao comércio de Vitória foi a gradativa inauguração dos trechos da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, posteriormente Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Vitória ao Rio de Janeiro, concluída totalmente em 1910⁶³. Isto modificou o sistema de transporte da região sul, porque a estrada de ferro passou a transportar a maior parte dos produtos da região. Embora estivesse levando parte da produção cafeeira direto para o Rio de Janeiro, passou a escoar a maior parte para Vitória. Através do porto de São Matheus a região setentrional mantinha suas ligações comerciais com o porto de Vitória, sendo um entreposto natural para os produtos locais e subsidiário do porto de Vitória. O porto de São Matheus manteve esta posição até a conclusão da ligação rodoviária São Matheus-Vitória, em 1936⁶⁴.

62. A. P. V. Estudo de Desenvolvimento Regional. Série Levantamentos e Análise, Espírito Santo, pág. 75.

63. A. P. V. NOVAIS, Maria Stela de. Estudos sobre Administração Brasileira. O Presidente do Espírito Santo, Jerônimo de Sousa Monteiro, Serviço de Documentação, Vitória, pág. 73.

64. A. P. V. Estudo de Desenvolvimento Regional, pág. 78

Observa-se nos quadros II - 12 e II - 13, o movimento marítimo do Espírito Santo de 1908 a 1911, período pequeno mas que nos permite demonstrar a fragilidade econômica da região norte do estado, e a predominância de Vitória em relação às duas regiões. O quadro II - 12 mostra o movimento marítimo de embarcações a vapor, onde podemos ver claramente que o movimento de embarcações a vapor da região norte era muito pequeno, em relação ao movimento de Vitória e do Sul. Vitória mantinha um movimento marítimo calculado em 74% ao ano em embarcações a vapor, contribuindo em média anual com um total de 445.962 toneladas de mercadorias. O sul concentrava 21% das embarcações, numa média anual de 122 navios transportando 34.628 toneladas. O movimento do norte era apenas de 6% ao ano, correspondendo a uma média de 30 navios que participavam no movimento comercial com apenas 9.225 toneladas. Podemos observar no quadro II - 13, que no norte do estado, predominavam as embarcações a vela, que eram de menor porte, enquanto que em Vitória e no sul, o movimento era feito em maior proporção em embarcações a vapor que comportavam maior número de mercadorias.

QUADRO II - 12

MOVIMENTO MARÍTIMO DO ESPÍRITO SANTO - EMBARCAÇÃO
ENTRADAS E SAÍDAS - 1908 - 1911
EMBARCAÇÕES A VAPOR

ANO	VITÓRIA				SUL				NORTE				TOTAL	
	NUMER	%	TONELAG.	%	NUM.	%	TONELAG.	%	NUM.	%	TONEL.	%	Nº	TONELAG.
1908	379	69	399.914	89	148	27	42.760	9	24	4	8.341	2	551	451.012
1909	451	72	443.281	89	156	24	45.108	7	31	4	9.946	2	638	498.395
1910	436	75	399.016	91	112	19	29.741	7	33	6	9.430	2	581	438.187
1911	418	80	541.636	94	73	14	20.843	4	33	6	9.183	2	523	571.662
TOTAL	1.684	79	1.783.897	91	488	21	138.512	7	121	5	36.900	2	2.293	1.959.256
MÉDIA ANUAL	421		445.962		122		34.628		30		9.225		573	489.814

FONTE: B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio 1908-1909, pág. 31
1910-1911, Ibidem, 1912, quadros nºs 19 e 20.

QUADRO II - 13
 MOVIMENTO MARÍTIMO DO ESPÍRITO SANTO
 ENTRADAS E SAÍDAS - 1908 A 1911
 EMBARCAÇÕES A VELA

ANO	VITÓRIA				SUL				NORTE				TOTAL TONEL.	
	Nº	%	TONEL.	%	Nº	%	TONEL.	%	Nº	%	TONEL.	%		
1908	187	69	9.729	66	14	5	707	12	70	25	1.224	22	271	5.660
1909	147	64	4.941	71	11	4	731	10	73	32	1.285	18	231	6.957
1910	190	63	4.621	69	7	3	568	8	70	34	1.497	22	207	6.685
1911	248	68	5.335	70	35	10	976	13	81	22	1.222	16	364	7.533
TOTAL	712	66	18.826	69	67	6	2.985	11	294	27	5.228	19	1.073	26.835
MÉDIA ANUAL	178		4.656		16		746		73		1.307		268	6.708

FONTE: Idem citação do quadro II - 12, pág. 41.

Através dos dados destes quadros, podemos observar a posição de Vitória em relação ao sul e norte do Espírito Santo. Os números mostram que o movimento comercial estava se convergindo para Vitória cada vez mais, posicionando o seu porto como principal centro comercial do Estado. Podemos compreender melhor esta análise, observando os dados do quadro II - 14, que demonstram o movimento de embarcações nacionais e estrangeiras do porto de Vitória de 1908 a 1920. Podemos ver que o movimento de embarcações nacionais seguiu um ritmo ascendente, provando com isto que cada vez mais se intensificava o movimento interestadual do porto, e a cabotagem de longo curso se diversificava, ampliando as relações comerciais do Espírito Santo em âmbito nacional. O movimento de embarcações estrangeiras, que no início do século XX começou a aumentar, alcançou um ponto alto em 1913, com um número de 132 embarcações. Daí começou a cair a partir de 1914 em

QUADRO 11 - 14

MOVIMENTO MARÍTIMO NACIONAL E ESTRANGEIRO DO PORTO DE VITÓRIA - 1908 A 1920

ENTRADAS DE NAVIOS

ANOS	NACION.	%	TONELAGEM	%	EST.	%	TONELAGEM	%	NAVIOS	TONELAGEM
1908	319	84	271.331	68	60	16	121.583	32	397	399.914
1909	394	87	309.380	70	57	13	133.901	30	451	443.281
1910	368	84	263.743	66	68	16	135.273	34	436	399.016
1911	318	76	325.446	60	100	24	216.190	40	418	541.636
1912	736	85	425.630	56	129	15	328.458	44	865	754.088
1913	773	86	471.531	54	132	15	396.943	46	905	868.474
1914	665	86	402.532	60	104	14	274.209	40	769	676.741
1915	695	94	390.160	78	45	6	107.856	22	740	498.016
1916	744	96	439.648	85	34	4	76.605	15	778	516.253
1917	762	96	423.946	86	31	4	70.040	14	793	493.986
1918	770	98	479.062	95	11	2	23.577	5	781	502.629
1919	781	95	498,287	84	36	5	96.057	16	817	594.344
1920	793	94	534.828	76	49	6	136.527	24	842	571.355

FONTE: B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1908 a 1911, 1912.

B. M. B. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes. Estatística do Relatório de 1920, 1911 a 1920, pág. 16.

decorrência da crise mundial, iniciada em julho do mesmo ano, chegando quase a anular-se em 1918, com apenas 11 (onze) em barcações. Diminuiu acentuadamente a participação das embarcações européias que tinham feito concorrência no porto de Vitória na compra de café, dando lugar às embarcações americanas, que passaram a levar para os E.U.A. a maior parte do café capixaba que Vitória esportava diretamente para o exterior. Uma outra parte do café permaneceu saindo de Vitória para o porto do Rio de Janeiro, onde o movimento de navios mercantes estava mais diversificado⁶⁵. O tráfico estrangeiro no porto de Vitória apenas recuperou-se a partir de 1920. E com a diminuição do número de navios estrangeiros após 1914, houve redução interna na importação feita diretamente pelo porto de Vitória⁶⁶.

Quanto à exportação, o quadro II - 15 mostra a participação do porto no movimento comercial do estado, provando que já absorvia a totalidade do café exportado pelo Espírito Santo. Embora toda exportação ainda não estivesse saindo diretamente para o exterior, o porto de Vitória já atuava como principal veículo de escoação da produção de café do estado. Exportava também madeira e gêneros alimentícios em menor escala, mas o que realmente caracterizava o comércio do porto era a exportação de café⁶⁷.

65. MONTEIRO, Bernardino. Mensagem de 1919, pág. 56.

B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1920, pág. 86.

66. B. M. F. LISBOA, Alfredo, Portos do Brasil, Ministério de Viação de Obras Públicas, Inspetoria Federal de Portos Rios e Canaes, Rio de Janeiro, Ed. O Norte, pág. 176.

67. GOMES, Nestor. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1921, pág. 54.

QUADRO II - 15

CAFÉ EXPORTADO PELO PORTO DE VITÓRIA E A EXPORTAÇÃO GE
RAL DE CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO
EXPORTAÇÃO EM SACAS DE 60 QUILOS. 1913 A 1920

ANOS	PORTO DE VITÓRIA	% DO TOTAL EXPOR TADO POR VITÓRIA	EXPORTAÇÃO DO ESTADO
1913	493.892	83%	597.570
1914	513.907	82%	629.168
1915	790.918	82%	968.195
1916	585.936	82%	712.966
1917	622.000	86%	722.258
1918	563.087	86%	657.372
1919	701.462	87%	802.520
1920	778.418	92%	846.395

FONTE: A. P. V. (E.S.) - Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Vitória, 1932.

Apesar da crise internacional provocada pela Primeira Guerra Mundial e os seus efeitos que baixaram o preço do café, a produção cafeeira do Espírito Santo permaneceu estável, baixando um pouco a partir de 1915, sendo regularmente recuperada até 1920⁶⁸. A participação do porto na economia capixaba apresentava uma elevação sistemática, chegando a absorver em 1920 92% da exportação de café do estado. Portanto, o melhoramento do porto se fazia necessário para seu maior desenvolvimento, inclusive porque a Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais (veja mapa nº 2), estava escoando parte da produção mineira por Vitória e intensificando o movimento comercial do porto⁶⁹. Es

68. CARONE. A República Velha, pág. 46.

69. ROSA, Brígida Rocha de Alvarenga. Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais. Tese de Mestrado, Universidade de São Paulo, 1976, pág. 157.

ta estrada de ferro gradativamente ajudava a realizar uma grande aspiração dos políticos do Espírito Santo - de transformar o porto de Vitória em um dos pontos de escoamento do estado mineiro, e posteriormente formar um corredor de exportação para Minas Gerais⁷⁰.

Do início da República até 1920, o porto de Vitória teve um considerável crescimento, apesar de não possuir aparelhamento técnico, e com os navios operando ao largo, já destacava-se no contexto nacional de exportação cafeeira como o terceiro porto exportador de café do Brasil. Sua exportação crescia acentuadamente e no final da década de 1920, chegou a exportar 92% do café capixaba⁷¹. O quadro abaixo mostra a exportação do porto de Vitória em relação aos demais portos exportadores de café do Brasil.

QUADRO II - 16

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL PARA O EXTERIOR SEGUNDO OS PRINCIPAIS PORTOS DE EMBARQUE - 1907 A 1922

MÉDIA DE QUA TRIÊNIOS	VITÓRIA		R. JANEIRO		SANTOS		TOTAL DE SACAS
	1 MILHÃO DE SACAS	%	1 MILHÃO DE SACAS	%	1 MILHÃO DE SACAS	%	
1907 - 1910	0,37	3	3,01	22	10,17	75	13.55
1911 - 1914	0,41	4	2,29	19	9,09	77	11.79
1915 - 1918	0,53	5	2,52	21	8,82	74	11.87
1919 - 1922	0,62	5	2,73	23	8,75	72	12,10

FONTE: Anuário Estatístico do Brasil, dados levantados por ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, págs. 168 a 169

70. MONTEIRO, Bernardino. Mensagem de 1919, pág. 48

BITTENCOURT. O Café, pág. 168.

71. Veja quadro II - 15, pág. 44.

III - O estado, a cidade e o porto

A mudança do sistema político brasileiro ocorrida em 1889 pôs fim ao regime monárquico e instituiu um sistema republicano no Brasil. Esta mudança foi importante para o desenvolvimento das antigas províncias, que passaram para a condição de estados e adquiriram maior autonomia com a descentralização dos poderes político-administrativos⁷². A monarquia podava o crescimento econômico das províncias por que absorvia para o governo central grande parte das rendas arrecadadas pela exportação e importação. Este fator provocava um desequilíbrio financeiro nas províncias, que isentas de autonomia, ficavam submissas ao centralismo monárquico. A Constituição de 1891 favoreceu aos estados porque as segurava aos mesmos, direitos próprios de sua autonomia. Estes incluíam, por exemplo, o direito de contrair empréstimos no exterior, de decretar impostos de exportação, de regerse por sua própria constituição e revertia a receita de importação e exportação aos próprios estados⁷³. Alguns dos governos estaduais passaram a usar estes direitos para estimular as economias sufocadas pela administração centralista do Império.

A estrutura econômica permaneceu sem modificações. Entretanto, o Brasil predominava na exportação mundial do café, e a configuração do sistema econômico nacional determinava as necessidades de expansão e dinamização da agricultura cafeeira, que, estimulada pelo mercado externo, deveria manter uma linha de produção relativamente estável, com tendên-cia crescente, a fim de consolidar o predomínio brasileiro ,

72. ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, pág. 107

73. CARONE. À República Velha, pág. 253

SOUZA, Maria do Carmo Campello. O Processo Político - Partidário na Primeira República, em Mota, organizador. Brasil em Perspectiva, pág. 164.

no mercado internacional⁷⁴. Sendo o Espírito Santo um dos estados produtores de café, os governos republicanos tiveram como ponto básico de seu programa de governo, o tão necessário desenvolvimento sócio-econômico do estado. O historiador José Teixeira de Oliveira afirmava que:

"O esforço da gente capixaba, no período republicano de desviou da diretriz secular de sua história. Sobrepassando às vicissitudes políticas e ao trabalho contínuo em busca do aprimoramento das condições ambientais, uma constante presidiu aos atos dos governos espirito-santenses na primeira metade do século XX, a conquista de seu hinterland"⁷⁵.

Um dos objetivos maiores dos líderes estaduais era o de iniciar a construção da infra-estrutura do estado. As atenções voltaram-se particularmente para os meios de comunicação, pois quase tudo estava por fazer. Das duas estradas de ferro projetadas no século XIX, a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo dirigindo-se ao Rio de Janeiro, apenas concluiu seu último trecho no final da primeira década deste século, ligando-se à rede fluminense da Companhia Leopoldina⁷⁶. Dirigindo-se a Minas Gerais, a Estrada de Ferro Vitória Diamantina só inaugurava seus primeiros trechos dentro do território mineiro em 1911⁷⁷. A ampliação das ferrovias, a intercomunicação dos municípios capixabas, ligando-os à capital através

74. Ibidem, pág. 164.

História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III, o Brasil Republicano, 1ª vol. Estrutura de Poder e Economia (1889-1930), sob a direção de Boris Fausto. págs. 196 a 202, São Paulo, Defel, 1977.

75. OLIVEIRA. História do Espírito Santo, pág. 407.

76. A.P.V. Relatório da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo do Tesouro do Estado e do Comissariado Geral de Medição de Terras Públicas. Rio de Janeiro, 1896, pág. 9.

77. ROSA. Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais. pág. 251.

de rodovias, e a ligação dos centros produtores às linhas férreas, foram prioridades dos governos, que investiam a maior parte dos recursos estaduais nestas obras. Eles pretendiam utilizar o desenvolvimento interno do estado para transformar Vitória em uma grande praça comercial em decorrência do porto que gradativamente convergia para si o movimento comercial do Espírito Santo e parte do comércio do norte de Minas Gerais⁷⁸.

Os vários núcleos formados por colonos alemães e italianos nas áreas geograficamente dominados por Vitória (veja Santa Leopoldina, Domingos Martins, Santa Izabel, Marechal Floriano, Campinhos, etc. no mapa nº 1), proporcionavam condições para que a capital tomasse um impulso considerável. Estas povoações dedicavam-se, exclusivamente, à agricultura, principalmente ao cultivo do café, que era transportado para a capital. Vitória iniciou um comércio intenso com estes núcleos, e através do influxo de algumas grandes casas comerciais de ramos variados, começou a atuar cada vez mais sobre as outras partes do estado. Destacou-se o porto de Vitória para o comércio estadual, que embora ainda não estivesse absorvendo todo movimento comercial do estado, projetava-se como o melhor centro escoadouro do Espírito Santo⁷⁹. Moniz Freire, presidente do estado do Espírito Santo, (1892-1896), referia-se em 1896 à capital e ao porto:

"Vitória, cidade velha de aspecto colonial, pessimamente construída, sem alinhamento, sem esgoto, sem arquitetura, seguindo os caprichos do território, apertada entre a baía e um grupo de montanhas, não tem campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas. Entretanto possui um porto em condições admiráveis, indiscuti-

78. COUTINHO, Henrique da Silva. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1905, pág. 38.

79. *Ibidem*, pág. 45.

velmente muito superior a todos os outros do estado e um dos quatro melhores do Brasil"⁸⁰.

A cidade só perdeu este aspecto colonial, ao iniciar o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), que teve como meta a urbanização de Vitória, incluindo as obras de melhoramento do porto. Preliminarmente foram iniciadas as obras de saneamento público da capital, que era uma necessidade urgente, dando-lhe serviços de água, esgotos, luz e inclusive, bondes elétricos. Aterro de mangues, construção de parques, construção, alargamento e calçamento de novas ruas da cidade. Realizou-se também a reconstrução dos primeiros edifícios públicos e a construção do Hospital de Misericórdia. Monteiro elaborou os primeiros processos urbanos ocorridos em Vitória e preparou a cidade para a urbanização moderna ocorrida posteriormente no governo de Florentino Avidos (1924-1928)⁸¹.

O porto de Vitória aparentava um progresso na movimentação de mercadorias, principalmente tratando-se de exportação de café. Movimentava um comércio diretamente com o estrangeiro, recebendo embarcações dos Estados Unidos da América, Europa e Argentina. Mas, para acomodar satisfatoriamente tal movimento, era necessário ampliar as condições naturais do porto para atender ao desenvolvimento que estava ocorrendo e previsto futuramente⁸². Para serem iniciadas, com segurança de conclusão, as obras do porto exigiam verbas que o governo do Espírito Santo alegava não dispor. Apesar de existir desde 1892 uma lei estadual que criou uma tributação especial destinada a auxiliar as obras de melhoramento do porto, o produto desta tributação estava sendo aplicado até 1908 ao resgate de dívidas do estado. Para iniciar as obras era

80. FREIRE. Relatório de 1896, pág. 17.

81. ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, pág. 69

82. MONTEIRO, Jerônimo de Sousa. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1908, pág. 38.

necessário o restabelecimento deste imposto, cumprindo a de terminação da lei, aplicando a verba nas obras do porto⁸³. As pirando melhorar as condições do porto de Vitória, Jerônimo Monteiro passou a aplicar em 1908 a verba deste tributo de acordo com a primitiva determinação da lei. Ele obteve tam bém apoio financeiro em caráter de donativo do estado de Mi nas Gerais, uma verba de 100 mil francos anuais que seriam concedidos durante quatro anos para auxiliar as obras do por to, sendo as mesmas de interesse para os dois estados⁸⁴.

Desde o final do século XIX, o porto de Vitória vi nha sendo estudado por engenheiros sob a direção do governo estadual. Os estudos feitos sobre a localização do porto e os projetos de construção do mesmo serão analisados no capí tulo seguinte. Basta aqui mostrar os trabalhos iniciados por Jerônimo Monteiro que tiveram continuação com seu sucessor - Marcondes Alves de Souza (1912-1916). Em 12 de maio de 1910, a Companhia Porto de Vitória assinou contrato com a firma C. H. Walker & Cia., para execução das obras do porto, nos se guintes termos:

"1º - A primeira seção do caes a construir constará de um trecho de 355 metros de extensão por 4,50 metros de água na bai xamar, a montante da ponte projetada pa ra ligar a cidade de Vitória ao conti nente de mais 275 metros para 8,50 me

83. MONTEIRO, Jerônimo. Mensagem de 1909, págs. 19 e 20.

A. P. V. Lei estadual nº 19 de 19 de outubro de 1892. De termina a criação de taxas especiais destinadas às obras de melhoramento do porto de Victória, Leis do estado do Espírito Santo, Vitória, 1892, pág. 65

84. MONTEIRO, Jerônimo. Mensagem de 1909, pág. 26

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito San to. Sessão Ordinária em 1909, Victória, pág. 43.

tros de profundidade em extrema baixamar, à jusante da mesma ponte. Os 500 metros de caes que formam a segunda seção do caes, serão também construídos com a altura d'água de 8,50 metros, em águas mínimas, perfazendo ao todo 1.130 metros lineares de caes a construir.

- 2º - A referida ponte teria o comprimento total de 399 metros, inclusive um móvel de 12 metros, com a altura livre de 2,96 metros em baixamar.
- 3º - A drenagem do banco da barra, na extensão de 1.500 metros, com 50 metros de largura mínima e 8,50 metros de profundidade na baixamar, com a condição de ser previamente construído o dique de concentração de vazão, e ficando, outrossim, reservado ao governo o direito de exigir o aumento dessa largura até 50 metros além do mínimo fixado, caso julgue necessário.
- 4º - A drenagem do banco do porto, na extensão 1.260 metros, mantendo um canal de 150 metros de largura, com 8,50 metros de profundidade mínima.
- 5º - A construção de diques longitudinais de correnteza, com 1.225 metros de extensão, sendo o primeiro entre a ponte Suã e linha do Papagaio, com 482 metros e, o segundo entre as linhas do Papagaio e Sururu, com

743 metros, ambas a altura e largura médias de 3,20 e 2,50 metros"⁸⁵.

O trabalho de aterro às margens do canal para expandir o espaço físico devia formar uma plataforma onde seriam construídos seis armazéns de 75 por 15 metros de cada um, três dos armazéns destinados exclusivamente à exportação, e os outros três destinados à importação e exportação. As duas companhias de estrada de ferro, a Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo construiriam nesta plataforma uma estação terminal para o embarque e desembarque de suas mercadorias. O porto seria dotado de equipamento mecânico, como guindastes, guinchos, escadas, bollards, rampas e linhas férreas, para o serviço de carga e descarga dos armazéns.

A Companhia C. H. Halker iniciou os trabalhos de construção do porto em 12 de dezembro de 1911, com a drenagem do banco de Vitória. Durante os três anos posteriores, os trabalhos desenvolveram-se com a construção do dique de meia maré, destinado ao estrangulamento do canal e o enrocamento de base nos primeiros 100 metros. A empresa iniciou também o lançamento de concreto nos alicerces do cais. Estes trabalhos prosseguiram até agosto de 1914, quando foram suspensos devido à crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial, permanecendo nessa condição até 1924. Durante o decorrer dos dez anos que se seguiram, nada mais foi feito no porto⁸⁶.

85. LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil, págs. 171 e 172.

Biblioteca da Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo. Decreto nº 71.994 de 12 de maio de 1910. Aprova os novos estudos apresentados para as obras do porto de Vitória, no Espírito Santo e concede à Companhia Porto de Victória os direitos de construção das obras. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1910, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913, pág. 700

86. LISBOA. Portos do Brasil, págs. 172 e 173.

Até 1920, a crise financeira provocada pela guerra mundial não permitiu grandes empreendimentos, como aparelhar o porto e construir ferrovias. O quadro econômico mundial voltou-se para o esforço bélico, ficando suspensos outros tipos de investimentos⁸⁷. Dentro das possibilidades financeiras do estado após 1914, os governadores procuraram dar continuidade aos serviços de viação, intensificados após 1916, quando o governador Bernardino Monteiro (1916-1920), inaugura a política rodoviária do estado, expondo a necessidade de vias de comunicação como fator básico para resolver o problema econômico do Espírito Santo⁸⁸.

87. GOMES. Mensagem de 1921, pág. 30

ROSA. Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais, pág. 146.

88. GOMES. Mensagem de 1921, págs. 30 a 34.

CAPÍTULO III - O PORTO E SEU APARELHAMENTO

I - Movimento comercial e marítimo do porto de Vitória

É importante sempre que falarmos do movimento comercial do porto de Vitória, destacarmos antes o movimento comercial do estado, para analisarmos posteriormente a participação do porto no contexto econômico estadual. Através de análises feitas anteriormente, podemos acompanhar o crescimento da economia do Espírito Santo, e mostrar suas tendências após 1920. Vimos que o problema da monocultura desequilibrava os índices da receita estadual, e que por este motivo o governo do estado tomou medidas em favor da lavoura, a fim de incentivar o plantio de outras culturas além do café. Embora os dados estatísticos a partir de 1916 estejam demonstrando a participação de outros produtos nos quadros de exportação, a produção cafeeira permanecia monopolizando quase totalmente a exportação do estado. Estas tendências continuaram durante a década de 1920 porque o café permaneceu predominando como o principal produto de exportação, com uma percentagem crescente, oscilando entre 88,6% e 97%, enquanto que dos outros produtos apenas a madeira contribuía com uma média anual de 4,2%. Os incentivos dados à agricultura de outros produtos e à indústria, conseguiram acrescentar nos quadros de exportação produtos como milho, açúcar, feijão, e artigos como tecidos de algodão e couros. Estes produtos contribuíram com 6% na exportação em 1920, mas depois desta data começaram a baixar a percentagem. Apenas recomeçaram a aumentar a participação em 1930 quando conseguiram alcançar 4% da exportação estadual. Isto prova que os interesses continuavam concentrando-se no café. No quadro III - 17, podemos observar a percentagem do café, da madeira e dos outros produtos que o Espírito Santo estava exportando na década de 1920.

QUADRO III - 17

PERCENTAGEM DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO
DO ESPÍRITO SANTO E OUTROS - 1920 a 1930

ANOS	CAFÉ	MADEIRA	OUTROS	TOTAL
1920	89	5	6	100%
1921	91	6	3	100%
1922	92	5	3	100%
1923	94	4	2	100%
1924	96	2	2	100%
1925				
1926	95	3	2	100%
1927	95	3	2	100%
1928	94	4	2	100%
1929	94	4	2	100%
1930	92	4	4	100%

FONTE: A. P. V. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Victória, 1930.

Valores Oficiais destes produtos em anexo VII.

O índice ascendente da produção de café exportado pelo Espírito Santo neste período, pode ser observado no quadro III - 18, fator que justificava o grande interesse pelo produto. O café iniciou a década de 1920 com uma recuperação nos preços, que haviam baixado com o resultado da crise mundial iniciada em 1914; durante a guerra os preços no mercado internacional tinham um valor calculado em 30% mais baixo que os níveis de 1911-1912⁸⁹.

89. VILLELA e SUZIGAN. Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira 1889 a 1945, pág. 23.

QUADRO III - 18

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM SACAS DE
60 QUILOS - 1920 A 1930

ANOS	SACAS 60 QUILOS	ÍNDICE
1920	846.394	100
1921	1.104.034	130
1922	1.016.211	120
1923	1.071.875	127
1924	1.280.864	151
1925	1.220.063	144
1926	1.244.434	147
1927	1.368.218	161
1928	1.208.094	142
1929	1.283.837	152
1930	1.345.665	159

FONTE: Idem citação quadro II - 10, pág. 33.

Ajudado pela política de valorização do café, que neste período preocupava-se com o crédito e as irregularidades da oferta, a defesa do café baseou-se no financiamento das lavouras e na regularização dos embarques, que produziram uma situação vantajosa para os produtores que tiveram:

Em 1922 - rs 118\$691 por saca ou £ 3,12

Em 1923 - rs 146\$875 por saca ou £ 3,05

Em 1924 - rs 205\$853 por saca ou £ 4,62

Em 1925 - rs 215\$109 por saca ou £ 5,50

No biênio seguinte ocorreria uma baixa não muito grande, quando os preços passaram em 1926 para rs 170\$700 por

saca (E 5,05) e em 1927 para rs 170\$401 por saca (E 4,15), que foram logo recompensados em 1928 quando subiu o valor da saca a rs 204\$620 (E 5,12)⁹⁰.

O café preponderava cada vez mais no cômputo da percentagem da exportação nacional. De 49,1 em 1920, atingiu em 1924 o apogeu com mais de três quartos da exportação brasileira: 758⁹¹. Em 1929 o Krach monetário de Nova York duramente afetou o Brasil no seu mais importante produto. Ao iniciar a década de 1930, debatia-se a economia cafeeira em uma violenta crise, em decorrência do grande número de sacas de café estocadas e a queda do preço no mercado internacional. O plano de defesa do produto não incluiu restrições ao plantio, e a intensa plantação de café desde as safras de 1921/1924, apresentava um notável crescimento, que permaneceu ascendente durante toda a década de 1920. Daí surgiram os estoques excedentes represados nos portos e armazéns reguladores,

QUADRO III - 19

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PARA O EXTERIOR SEGUNDO OS PRINCIPAIS PORTOS DE EMBARQUE - 1919 A 1930

MÉDIA DE QUATRIÊNIOS	1919 a 1922		1923 a 1925		1928 a 1930	
	1 MILHÃO DE SACAS	%	1 MILHÃO DE SACAS	%	1 MILHÃO DE SACAS	%
SANTOS	8,75	72	9,37	69	9,47	68
R. DE JANEIRO	2,73	23	3,43	24	2,96	21
VITÓRIA	0,62	5	0,76	6	1,18	8
PARANAGUÁ	-	-	0,03	0,2	0,04	3
TOTAL	12,10	100	13,59	100	13,65	100

FONTE: Idem citação quadro II - 16 - pág. 46

90. TAUNAY, Affonso de E. O café na Economia Brasileira, Jornal do Comercio, Rio de Janeiro, 1955, págs. 479 e 478

91. TAUNAY. O café na Economia Brasileira, Jornal do Comercio, pág. 479.

sendo que o desequilíbrio máximo ocorreu em 1929, ano da crise, quando a produção atingiu um índice muito elevado e os preços internacionais declinaram aproximadamente em 50%⁹². No quadro III - 19, podemos observar o crescimento da exportação do café brasileiro para o exterior na década de 1920, seguindo os principais portos de embarques.

O porto de Vitória participou no quadriênio 1919/1922 com 5% da exportação nacional, aumentando para 6% no quadriênio seguinte e chegando a 8% entre 1927 e 1930 com mais de um milhão de sacas. Enquanto o café capixaba nesta década representava entre 5% a 8% da produção nacional, para o Espírito Santo rendeu uma média anual de 94% do valor oficial da exportação estadual. Para compreender a situação do café na economia do Espírito Santo, o quadro III - 20 mostra em libra esterlina o valor oficial da exportação geral do es

QUADRO III - 20

VALOR OFICIAL DA EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO E DO CAFÉ
EM LIBRA ESTERLINA - 1920 A 1930

ANOS	VALOR TOTAL DA EXPORT. DO ESTADO	ÍNDICE	VALOR GERAL DA EXPORT. DO CAFÉ	ÍNDICE
1920	3.234.920	100	2.865.126	100
1921	2.724.301	84	2.479.757	87
1922	2.929.890	91	2.701.360	94
1923	2.755.426	85	2.584.978	90
1924	5.307.496	164	5.100.374	178
1925	5.535.668	171	5.299.670	185
1926	5.701.956	176	5.396.184	188
1927	4.823.709	149	4.597.466	160
1928	5.105.626	158	4.807.614	168
1929	4.714.681	146	4.433.951	155
1930	2.764.903	85	2.547.292	89

FONTE: Idem citação quadro II - 10, pág. 33.

Deflator: ÔNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 e 23.

92. LIMA. História Político-Econômica e Industrial do Brasil. FURTADO. Formação Econômica do Brasil, pág. 187.

tado e do café, indexados, que nos permite perceber os ritmos de crescimento ou decréscimo da série, e comparar a evolução do café na economia do estado.

O valor oficial geral das exportações do Espírito Santo, o porto de Vitória estava participando com uma média anual de 65% sobre o valor total das exportações. Pode-se perceber este percentual no quadro III - 21 que demonstra o valor geral da exportação em libras esterlinas, comparando com o valor geral da exportação do porto de Vitória. Nota-se no quadro, que o porto crescia nas exportações, acompanhando a tendência da exportação geral do estado. Tendência natural, tendo em vista que o principal produto de exportação estadual, o café, absorvia uma média anual de 98,8% da exportação total do porto. A tendência crescente da produção do café e os valores gerados pelo mesmo, permaneceram relativamente estáveis até 1929, quando ocorreu o desequilíbrio nos pre

QUADRO III - 21

EXPORTAÇÃO GERAL DO ESPÍRITO SANTO E EXPORTAÇÃO PELO
PORTO DE VITÓRIA EM LIBRAS ESTERLINAS
1922 a 1930

ANOS	EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO	% DA EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO	EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO
1922	1.679.864	57	2.929.890
1923	1.896.746	69	2.755.416
1924	2.986.440	57	5.307.496
1925	3.193.543	58	5.535.668
1926	3.710.149	66	5.701.956
1927	3.031.758	63	4.823.709
1928	3.281.585	64	5.105.626
1929	3.031.758	72	4.714.681
1930	2.233.118	81	2.764.903

FONTE: Idem citação quadro III - 17, pág. 55.

Deflator. ÔNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 e 23

ços em decorrência a depressão econômica provocada pelo Krach

da bolsa de Nova York. A queda dos preços do café no mercado internacional retrocedeu o valor da exportação do Espírito Santo, e naturalmente ocorreu uma queda no valor da exportação do Porto, sendo que o café era quase o único gerador dos lucros da exportação feita pelo porto de Vitória. Entretanto a produção cafeeira permaneceu apresentando uma elevação sistêmica compensando em parte a queda dos preços (veja quadro III - 18 pág. 49)⁹³.

Para a década de 1920 (veja quadro III - 22), o café contribuía com uma média anual de 98,8% da exportação total do porto, enquanto os outros produtos participavam com uma média de 1,2% ao ano. O porto de Vitória era um porto eminentemente cafeeiro, não só para a produção do Espírito Santo, como também escoador de uma parte do café mineiro que chegava ao cais de Vitória transportado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais.

QUADRO III - 22
EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO DE VITÓRIA
1922 A 1930

ANO	CAFÉ	OUTROS	TOTAL
1922	98,2	1,8	100%
1923	98,4	1,6	100%
1924	98,8	1,2	100%
1925	98,7	1,3	100%
1926	98,8	1,2	100%
1927	98,6	1,4	100%
1928	99,1	0,9	100%
1929	99,4	0,6	100%
1930	99,2	0,8	100%
MÉDIA ANUAL	98,8	1,2	100%

FONTE: Idem citação quadro III - 17, pág. 55

93. BLEY, João Tunaro. Mensagem do governador do estado do Espírito Santo, Vitória, 1931, pág. 105.

Para melhor compreendermos a dimensão da participação do porto na economia cafeeira do Espírito Santo, o quadro III - 23 demonstra a produção do café capixaba exportado pelo estado, e desta produção, o total exportado pelo porto de Vitória. A exportação de café feita através do porto apresentou uma tendência ascendente durante a década de 1920. Das 1.016.211 sacas de 60 quilos exportadas pelo estado em 1922, Vitória exportou 596.224 sacas, ou 59%. Cada vez mais o porto atuava na exportação cafeeira, de 59% em 1922, aumentou para 65% em 1927, para atingir em 1930 um percentual de 87%.

QUADRO III - 23

PRODUÇÃO DO CAFÉ CAPIXABA EXPORTADO PELO ESTADO E
PELO PORTO DE VITÓRIA - 1922 A 1930

EXPORTAÇÃO EM SACAS DE 60 QUILOS

ANOS	TOTAL EXPORTADO P/ PORTO	% DA EXPORTAÇÃO DO PORTO	TOTAL EXPORTADO PELO ESTADO
1922	596.224	59%	1.016.211
1923	624.804	58%	1.071.875
1924	692.965	54%	1.280.846
1925	701.375	57%	1.220.063
1926	729.604	59%	1.240.434
1927	884.117	65%	1.368.218
1928	804.971	67%	1.208.094
1929	946.498	76%	1.238.837
1930	1.169.294	87%	1.345.665

FONTE: Idem citação quadro III - 17, pág. 56.

No decorrer da década de 1920, o porto de Vitória absorveu não só a maior parte da exportação do café produzido pelo estado, como também apresentou uma elevação sistemática na exportação do café mineiro. O aceleramento das comu

nicações através da ferrovia intensificou o escoamento da produção cafeeira do norte de Minas Gerais para Vitória, e no quadro III - 24 podemos verificar o constante aumento que havia na exportação do café mineiro feito através de Vitória. A ampliação da Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais cada vez mais ajudava a concretizar o antigo desejo dos políticos capixabas de tornar o porto de Vitória um veículo exportador da produção mineira⁹⁴.

QUADRO III - 24

CAFÉ CAPIXABA E CAFÉ MINEIRO EXPORTADO PELO PORTO DE VITÓRIA EM SACAS DE 60 QUILOS. 1921 A 1930

ANOS	CAFÉ CAPIXABA	%	CAFÉ MINEIRO	%	TOTAL
1921	588.948	77	178.348	23	767.296
1922	596.224	77	183.301	23	778.525
1923	624.804	75	214.560	25	839.364
1924	692.965	77	207.625	23	900.590
1925	701.375	76	220.245	24	921.120
1926	729.604	75	245.978	25	975.582
1927	884.117	71	360.699	29	1.244.816
1928	804.971	71	326.179	29	1.131.150
1929	946.498	73	358.131	27	1.304.629
1930	1.169.294	73	441.190	27	1.610.484

FONTE: Idem citação quadro III - 17, pág. 56.

O café que saía de Vitória era distribuído entre países estrangeiros e alguns portos nacionais. O quadro III

94. A. P. V. ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Sessão Ordinária em 1929, Vitória, 1930, pág. 78.

25 demonstra em percentual o movimento comercial do café feito pelo porto de Vitória diretamente para o exterior. Percebe-se que os Estados Unidos absorviam os maiores índices, uma média anual de 61% do total do café de Vitória. Entretanto - observamos que em 1921 os Estados Unidos estavam importando 75%, e a partir deste ano começou aos poucos a diminuir este percentual. Uma das causas desta diminuição foi a concorrência do café colombiano do qual na década de 1920 mais de 80% das exportações eram destinadas ao mercado norte-americano. O café colombiano daquela época, inclusive apresentava preços mais baixos que o café brasileiro, e por este motivo o comércio cafeeiro feito com países da América do Sul era pequeno⁹⁵. Vitória comercializava café apenas com a Argentina,

QUADRO III - 25

DESTINO DO CAFÉ EXPORTADO PELO PORTO DE VITÓRIA -
TOTAL DO ESPÍRITO SANTO E MINAS GERAIS 1921 A 1930

ANOS	E.U.A. CANADÁ	EUROPA	AMÉR. SUL	ÁFRICA / ÁSIA	BRASIL
	%	%	%	%	%
1921	74,6	4,6	0,8	-	20,0
1922	66,2	20,0	0,1	-	13,7
1923	57,8	28,3	-	-	13,9
1924	63,4	29,8	0,01	-	6,7
1925					
1926	63,9	25,5	0,05	-	10,5
1927	57,4	20,2	-	0,4	21,9
1928	54,8	31,1	0,01	2,6	11,5
1929	51,8	34,1	-	6,4	7,6
1930	57,2	30,0	-	6,1	6,7

FONTE: Idem quadro III - 17, pág. 55.

95. Revista Conjuntura Econômica. A Política Cafeeira do Brasil 1850/1972. Mercado livre, intervenção e planejamento regional, Vol. 27, maio de 1973, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, págs. 82 a 91.

Uruguai e Chile, mas era um tráfico instável, com tendência decrescente. Estes países estavam importando 1% do café de Vitória até 1921, mas a partir desta data a importação foi quase nula, em decorrência da grande produção cafeeira da Colômbia na década de 1920⁹⁶.

Como já foi explicado anteriormente, durante e após a Primeira Guerra Mundial a Europa perdeu para os Estados Unidos a concorrência nos portos brasileiros. Os países europeus estavam importando apenas 5% do café de Vitória em 1921. Após 1922, a Europa começou a aumentar as importações, alcançando até 1930, uma média anual de 27% sobre o total do café comercializado no porto de Vitória. A África e a Ásia iniciaram um pequeno comércio importador com Vitória a partir de 1926, com um índice de 0,04%, chegando a 1930 com uma participação de 6,1% sobre o total, uma percentagem baixa, mas crescente. A exportação cafeeira do Porto de Vitória feita para os demais portos do Brasil era pequena e variável, com uma tendência decrescente durante todo o decorrer da década de 1920. A tendência decrescente foi fato natural, pois o café era um produto cultivado especificamente para o mercado externo, e o comércio exportador de Vitória dirigia-se quase que totalmente para o mercado exterior. Estes dados do quadro III - 25 mostram que, neste período, Vitória já mantinha um comércio estável diretamente com o exterior, libertando-se muito do Rio de Janeiro, fato que contribuía para uma maior expansão comercial da capital. Estimulou também o andamento das obras do aparelhamento do porto, que cada vez mais se faziam necessárias, em face do crescente movimento comercial⁹⁷.

A década de 1920 foi decisiva para o posicionamento do porto de Vitória na economia do Espírito Santo. O cres

96. Ibidem

BLEY. Mensagem de 1931, pág. 128

97. A. P. V. ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Sessão Ordinária em 1930, Vitória, 1931, pág. 68.

cimento das vias de comunicação no estado e a atuação das estradas de ferro proporcionaram melhores condições de transporte até Vitória, favorecendo ao desenvolvimento do porto que centralizava acentuadamente o movimento comercial estadual⁹⁸. O quadro III - 26 mostra em percentual a exportação do Espírito Santo feita por vias de transporte, onde podemos ver nitidamente a ascendência do porto de Vitória na exportação de café. Em 1922 o porto estava participando da economia do estado com 58% dos lucros da exportação estadual, aumentando gradativamente para 82% em 1930. Entretanto, o que contribuía para este aumento era a exportação de café, porque na exportação de outros produtos, os percentuais que nos anos de 1922 e 1923 estavam em 2%, baixaram para 1%, e estacionaram neste nível até 1930. A Estrada de Ferro Leopoldina transportava parte do comércio capixaba que ainda se di

QUADRO III - 26

PERCENTUAL POR VIAS DE TRANSPORTE DA EXPORTAÇÃO GERAL
DO ESPÍRITO SANTO EM VALOR OFICIAL - CONTOS DE RÉIS
1922 A 1930

ANOS	PORTO DE VITÓRIA			ESTRADA DE FERRO LEOP.			OUTRAS VIAS			TOTAL DA EXPORTAÇÃO		
	CAFÉ	OUT.	TOTAL	CAFÉ	OUT.	TOTAL	CAFÉ	OUT.	TOTAL	CAFÉ	OUT.	TOTAL
1922	56	2	58	29	5	34	6	1	7	92	8	100
1923	67	2	69	27	3	30	-	1	1	94	6	100
1924	59	1	60	34	1	35	3	2	5	96	4	100
1925	58	1	59	34	2	36	3	2	5	95	5	100
1926	65	1	66	28	2	30	2	2	4	95	5	100
1927	65	1	66	27	2	29	2	2	4	95	5	100
1928	65	1	66	28	4	30	1	-	2	94	6	100
1929	72	1	73	21	4	25	1	1	2	94	6	100
1930	81	1	82	10	6	16	1	1	2	92	8	100

FONTE: A. P. V. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Vitória, 1932.

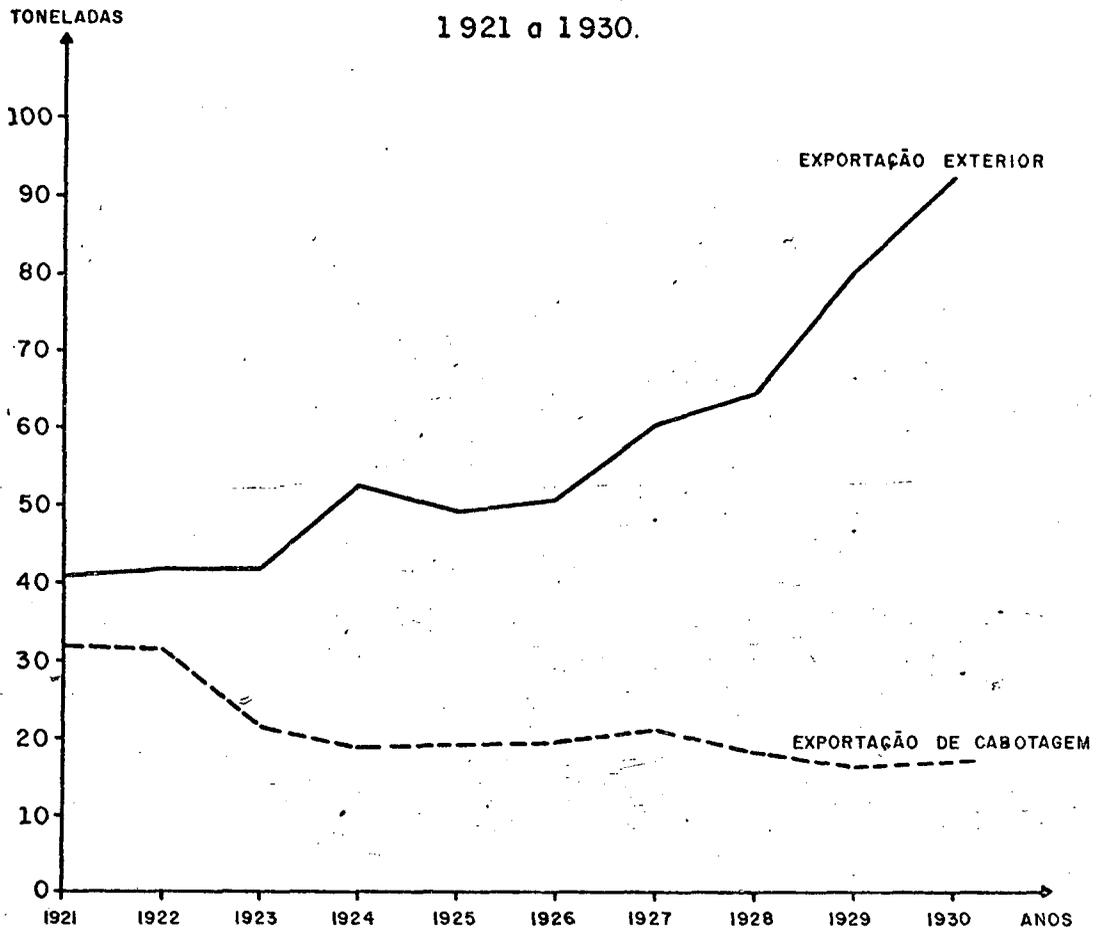
Valores reais da exportação por vias de transporte e anexo X.

98. BLEY. Mensagem de 1931, pág. 95

ria para o Rio de Janeiro. Nos anos de 1922 a 1924 seu transporte de café ainda rendeu 30% dos lucros gerados pela exportação total do estado. Entretanto, a partir de 1924, os valores começaram a decrescer chegando a 1930 com uma contribuição de apenas 10%. Mas a estrada de ferro superou ao porto de Vitória durante toda a década de 1920, na exportação de outros produtos. Isto vem comprovar mais uma vez que o porto de Vitória era um porto especificamente destinado à exportação de café para o exterior.

De acordo com os percentuais do valor da exportação do café e outros produtos feita pelo estado, observa-se que o porto de Vitória e a Estrada de Ferro Leopoldina predominam como vias de transporte para a exportação do Espírito Santo. As outras vias apresentavam uma participação insignificante na exportação. Enquanto o porto exportava a maioria do café do estado, a estrada de ferro exportava uma parte do café e quase toda a produção de outros produtos. Devido à pequena exportação de cabotagem feita pelo porto de Vitória, a maior parte da exportação de outros produtos dirigia-se para o Rio de Janeiro transportados pela estrada de ferro, de onde se fazia a reexportação destas mercadorias para outros estados nacionais. Este fato pode ser melhor compreendido no gráfico III - 4 que mostra a tendência destes dois fluxos comerciais feitos pelo porto de Vitória.

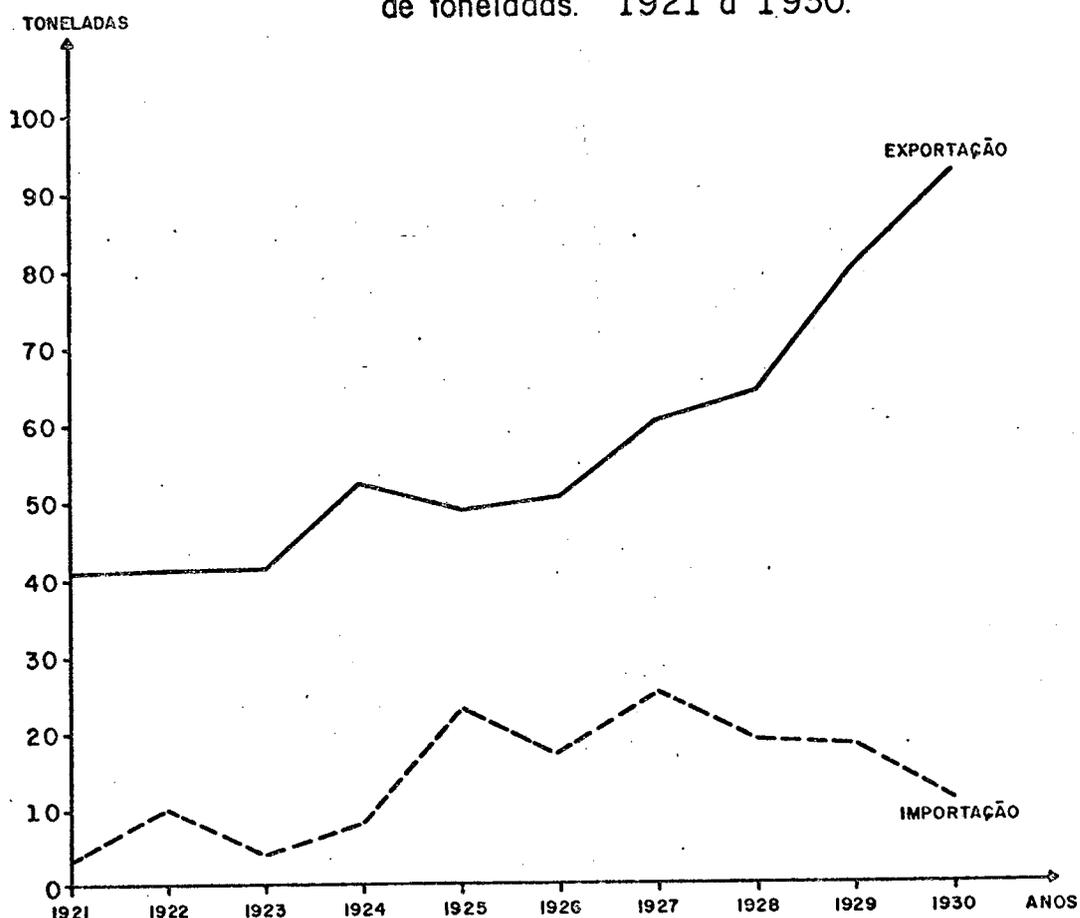
GRÁFICO III-4 - Exportação do Porto de Vitória
Exportação Exterior e Exportação de
Cabotagem-em milhares de toneladas.
1921 a 1930.



FONTE: B.N.F. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística do Espírito Santo. Sinopse Estatístico do Espírito Santo.
Nº 4, Anuário Estatístico Comercial, Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE; 1942, págs. 66 e 67

Porém o porto de Vitória fazia todo comércio exterior do Espírito Santo, ou seja o comércio de longo curso. No gráfico III - 5, observamos a predominância do fluxo exportador sobre o importador. Com índices crescentes, por motivos já explicados anteriormente, a exportação contrasta com a importação que oscilava bastante, e durante toda década de 1920 não ultrapassou a 25.300 toneladas.

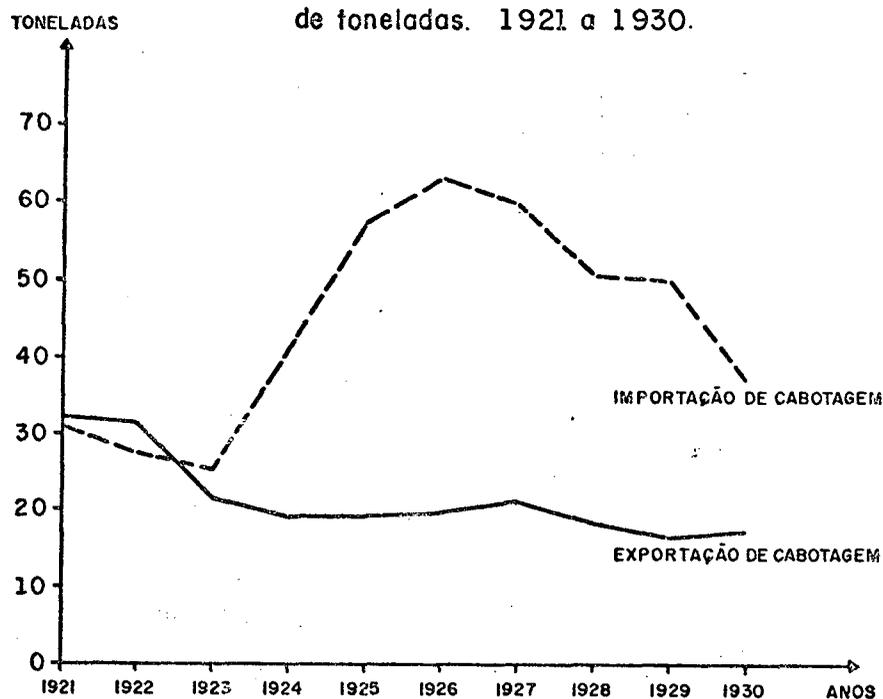
GRÁFICO III-5 - Comércio Exterior do Porto de Vitória
Exportação e Importação - em milhares
de toneladas. 1921 a 1930.



FONTE: Idem citação Gráfico III-4, pág. 52

No entanto o fluxo importador era dominante no comércio de cabotagem, enquanto a exportação apresentava tendências baixas e decrescentes. O gráfico III - 6 deixa bem claro o comércio de cabotagem do porto de Vitória, demonstrando a ascendência da importação, apesar de uma sensível alteração a partir de 1926, que logo tem duas quedas significativas, uma em 1927 e outra mais acentuada em 1930. Se o comércio importador do Espírito Santo era todo feito através do porto de Vitória, esta queda na importação prova que o estado estava importante menos, e produzindo mais gêneros alimentícios para o mercado interno. Quanto à exportação de cabotagem, este movimento não foi ascensional, diminuiu no início da década, seguindo uma linha com tendência decrescente relativamente estável.

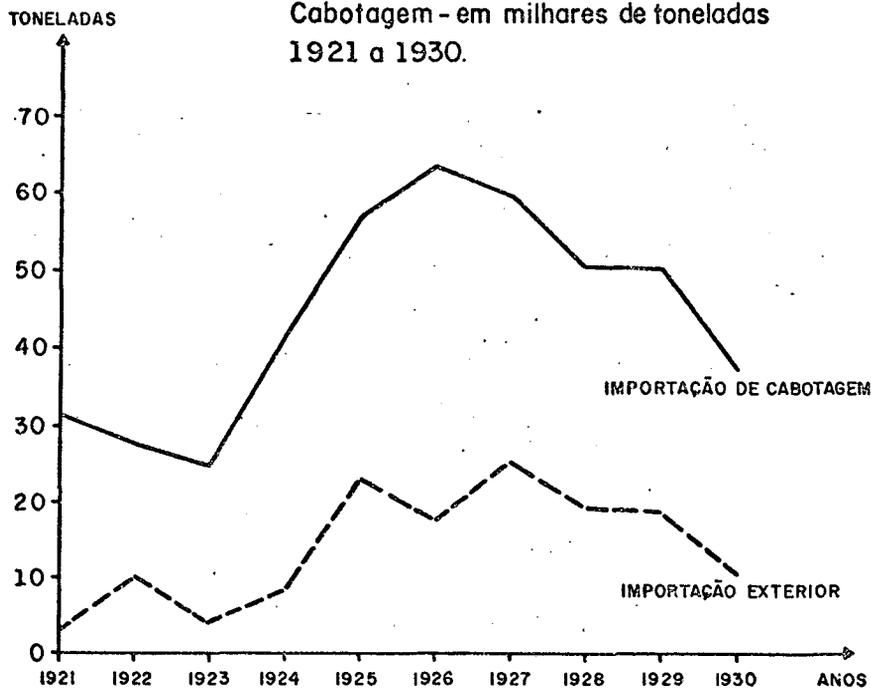
GRÁFICO III-6 - Comércio de Cabotagem do Porto de Vitória
Exportação e Importação - em milhares
de toneladas. 1921 a 1930.



FONTE: Idem citação Gráfico III-4, pág. 58.

Para uma melhor análise do movimento comercial importador do porto de Vitória, o gráfico abaixo mostra o comércio de importação feita por cabotagem e exterior, que nos permite comprovar que o comércio importador do Espírito Santo era principalmente feito em âmbito nacional. Na década de 1920, o porto de Vitória já estava atuando como um porto eminentemente voltado para o movimento exportador exterior, e era um posto distribuidor das mercadorias importadas para todo o estado. Para tanto, vimos no capítulo anterior que o porto de Vitória até 1920 estava centralizando as operações ma

GRÁFICO III-7 - Comércio de Importação do Porto de Vitória
Importação Exterior e Importação de Cabotagem - em milhares de toneladas
1921 a 1930.



FONTE: Idem citação Gráfico III-4, pág. 59.

rítimas de forma que 70% do número de navios com destino ao Espírito Santo aportavam em Vitória, que também recebia 89% da tonelagem importada diretamente pelo estado.

Em números a navegação de cabotagem predominava no porto de Vitória, que estava absorvendo uma média de 90% das embarcações, cabendo à navegação de longo curso uma participação de 10%. As embarcações estrangeiras que até 1913 estavam apresentando um movimento crescente, declinaram acentuadamente a partir desta data devido à Primeira Guerra Mundial, voltando a apresentar uma elevação sistemática somente após 1920, que pode ser observado no quadro III - 27. Ainda que as embarcações nacionais predominassem em número, as embarcações estrangeiras transportavam muito mais toneladas, por serem navios de maior porte. Enquanto as embarcações estrangeiras participavam do movimento do porto com uma média anual de 13% em número, transportavam uma média de 46% da tonelagem registrada no porto.

QUADRO III - 27

MOVIMENTO MARÍTIMO DO PORTO DE VITÓRIA - 1920 a 1927

ANOS	EMBARCAÇÕES NACIONAIS				EMBARCAÇÕES ESTRANGEIR.				TOTALS	
	Nº	%	TONELAGEM	%	Nº	%	TONELAGEM	%	Nº	TONELAGEM
1920	391	89	184.589	56	49	11	143.383	44	440	327.972
1921	422	89	265.692	54	52	11	228.640	46	474	464.332
1922	610	89	360.281	60	76	11	241.711	40	685	601.992
1923	828	91	380.533	55	79	9	306.792	45	902	687.325
1924	822	81	464.286	49	196	19	483.699	51	1.018	947.958
1925	970	86	521.665	51	157	14	499.132	49	1.127	1.020.797
1926	971	85	542.007	48	164	15	590.140	52	1.081	1.132.147
1927	983	84	564.213	45	189	16	698.876	55	1.172	1.263.089

FONTE: B. M. F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1928.

Em números reais pode-se tomar alguns anos para deixar mais claro este fato. Em 1920, 391 navios nacionais transportavam 184.589 toneladas de mercadorias, enquanto 49 navios

estrangeiros transportavam 143.383 toneladas. Em 1923, 828 navios nacionais transportavam 380.533 toneladas, enquanto 75 navios estrangeiros comportavam 306.792 toneladas. Em 1927, 983 navios nacionais estavam transportando 564.213 toneladas enquanto apenas 189 navios estrangeiros superavam este total com 129.361 toneladas a mais, ou seja com um total de 693.574 toneladas de mercadorias. Os dados mostram que as embarcações nacionais cresciam em número, enquanto as estrangeiras cresciam em número e porte, ampliando o comércio marítimo do porto.

Embora apresentando um período apenas de dois anos, o quadro seguinte demonstra a colocação do porto de Vitória, no comércio mundial, mostrando por bandeiras, os navios que operavam no porto e a tonelagem de mercadorias que transportavam. Através do quadro, pode-se afirmar que no final do dé cada de 1920 o movimento marítimo do porto de Vitória já es tava inserido no contexto comercial internacional.

QUADRO III - 28

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS NO PORTO DE VITÓRIA POR BANDEIRAS

BANDEIRAS	1 9 2 5		1 9 2 6	
	NÚMEROS	TONELAGEM	NÚMEROS	TONELAGEM
AMERICANAS	69	202.640	66	238.267
INGLESAS	20	65.834	20	89.137
ALEMÃ	16	51.843	17	74.059
FRANCESA	12	40.536	12	51.487
ITALIANA	9	25.065	10	32.169
HOLANDESA	8	20.995	10	30.930
BELGA	8	18.073	11	21.650
NORUEGA	5	13.523	6	17.746
SUECA	3	6.706	8	16.510
JAPONESA	5	22.833	3	14.662
TCHECO-SLOV.	-	-	1	3.523
GREGA	1	2.267	-	-
DINAMARCA	1	1.827	-	-

FONTE: Idem citação quadro III - 27, pág. 72.

II - Condições naturais do porto e a necessidade de seu aparelhamento.

Apesar de apresentar vantagens naturais, o porto de Vitória, ao longo do período estudado, necessitou de obras para adequá-lo ao desenvolvimento da região. Para tanto foram necessários vários estudos e projetos sobre a localização e condições de seu aparelhamento. O porto ficou situado a três milhas e meia do mar, no fundo de um canal na parte sul da Ilha de Vitória e estendeu-se ao longo da cidade. A segurança de seu cais prendeu-se à situação natural do porto cujas águas foram protegidas dos ventos por morros desde a barra até ao ancoradouro⁹⁹. Isto foi fundamental porque a partir do momento que o porto não fosse situado em águas tranquilas, ele teria exigido um investimento muito grande para fazer o quebra-mar. Neste caso, o porto passaria a ser um porto artificial¹⁰⁰. De localização natural, sem possuir fortes correntezas, o porto de Vitória tem sua maré máxima em 2m80. Entretanto a largura e a profundidade do porto e do canal de entrada eram variáveis, possuindo rochedos a flor d'água e bancos formados de areia, lodo e barro¹⁰¹.

Prevendo seu desenvolvimento posterior os governos do Espírito Santo desde o final do Império preocuparam-se em melhorar as condições naturais do porto. Os primeiros estudos sobre o porto foram feitos em 1881 pelo engenheiro Milnor Roberts que examinou as condições naturais do porto

99. B. M. F. Ministério de Viação e Obras Públicas. Portos do Brasil: Leis, Decretos, Contratos e mais atos oficiais sobre os portos no Brasil, Rio de Janeiro, 1912, pág. 209.

100. BRECIANI, Wallace. Entrevista concedida a Maria da Penha Siqueira, em 31 de dezembro de 1979, depositada no Laboratório de História Oral da Universidade Federal de Santa Catarina, sob o registro P.G.03 - N. 0223.

101. Lisboa. Portos no Brasil, págs. 167 e 168.

e indicou como suficientes para atender às necessidades da época um projeto constando de um molhe em forma de T, dando atracação a embarcações com calado de até oito metros, sendo necessário apenas o balizamento do canal e marcação dos recifes por meio de bóias¹⁰². Os estudos de Roberts indicavam a construção do porto no continente, na parte fronteira à cidade não só pela profundidade natural da bacia marítima, como também porque o desenvolvimento futuro do porto dependia de uma estrada de ferro que penetrasse até o cais¹⁰³. Não aceitando este projeto, o Governo Federal em 1892 estabeleceu um novo plano e concedeu à Companhia Brasileira Torres a execução das obras de melhoramento do porto¹⁰⁴. Durante treze anos esta Companhia fez estudos e elaborou projetos diversos que não foram executados. Em 1894, apresentou um projeto de acordo com o decreto, localizando o porto na ilha ao lado da cidade. O mesmo foi julgado deficiente pelo engenheiro que então exercia o cargo de Inspetor do Distrito de Portos Marítimos, porque apresentava o alinhamento do cais em curva e com pouca profundidade. A Companhia Brasileira Torres fez novos estudos modificando os planos e apresentou um novo projeto em 1895, substituindo o alinhamento, do cais, então em curva por um retilíneo com 1.050 metros de extensão e mais afastado do litoral a fim de alcançar maior profundidade. Os governos estadual e federal aprovaram este novo projeto, apresentando juntamente com o orça

102. Ibidem.

103. LISBOA. Portos no Brasil, pág. 168

104. Decreto N. 1.173 de 17 de dezembro de 1892. O Governo Federal concede à Companhia Brasileira Torres autorização para construir obras de melhoramento no porto de Victória, Estado do Espírito Santo. Repertório da Legislação sobre Dôcas, Portos Marítimos e Terrenos de Marinha, e dos Actos Officiaes Referentes as Concessões de Melhoramentos de Portos Marítimos (1831-1901). Organizado por Antonio José Caetano Junior, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, pág. 145.

mento das obras na importância de 12.370:635\$097, ou ... 512.242 £¹⁰⁵. Entretanto a limitação de verbas impediu que o plano de trabalho fosse cumprido, sendo necessário alterar o projeto tentando diminuir os custos. O Governo Federal não aceitou a modificação proposta pela Companhia porque as alterações iriam prejudicar o desenvolvimento futuro do porto, visto terem restringido muito a área destinada aos armazéns, linhas férreas e também teriam reduzido a extensão da linha de atracação¹⁰⁶.

Em 1895, ocorreu um fato que mudou os planos da Companhia Brasileira Torres. Naquele ano a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo* inaugurou seu primeiro trecho com a estação inicial no continente, em frente à parte comercial de Vitória, nas proximidades do cais das Argolas¹⁰⁷. (veja o mapa nº 3). Este local também foi escolhido para a estação inicial da Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais em 1902¹⁰⁸. Este fato alertou a Companhia quanto às vantagens econômicas e comerciais da construção do porto no continente. O engenheiro Alfredo Lisboa fez novos estudos e apresentou um projeto mais amplo, constando das obras internas, obras do canal de acesso e obras de ligação do cais à cidade. O Governo Federal aprovou o projeto, que não foi executado por interferência do Governo Estadual, que desde o plano apresentado por Milnor Roberts em 1881, não aprovava a

105. Decreto N. 2.288 de 20 de maio de 1896. O Governo Federal aprova os estudos, planos e orçamento das obras de melhoramento do Porto de Vitória, no Espírito Santo.

Ibidem, pág. 154.

106. LISBOA. Portos no Brasil, pág. 169

107. Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, antigo nome da Estrada de Ferro Leopoldina. A. P. V. Relatório da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, do Tesouro do Estado e do Commessariado Geral de Medição de Terras - Publicas, pág. 5

108. A. P. V. ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Sessão Ordinária em 1903. Vitória, 1904, pág. 13.

construção do porto no continente¹⁰⁹.

A posição dos políticos capixabas quanto à localização do porto na ilha, estava implícita na antiga aspiração de tornar Vitória numa grande praça comercial. Desde o Império os governos do Espírito Santo tencionavam trazer para Vitória a maior parte do movimento comercial. Fortalecendo o aspecto político, os fatores técnicos, econômicos e estratégicos favoreciam ao desenvolvimento das obras do porto na ilha de Vitória. Entretanto a questão política predominava em relação aos outros fatores. Sendo a capital, Vitória era politicamente mais forte e concentrava o poder político estadual que defendia o comércio local. Tecnicamente a área localizada na ilha oferecia condições mais econômicas para desenvolver o projeto e a obra do porto porque, embora com menor profundidade, estava assentada em rochas. A área do lado do continente era mais profunda, porém com maior volume de lama, o que tornara a construção mais difícil e muito mais cara devido à intensa necessidade de drenagem. A ilha era o ponto estratégico para a construção do porto, porque os governos capixabas pensavam em desenvolver a capital e ampliar o sítio urbano da cidade, e Vitória como capital já tinha estrutura comercial local. Construir o porto no continente significava criar uma nova estrutura comercial. Um porto traz conceitos e tradições de negociações; esta tradição divulga o porto e conseqüentemente a cidade de origem. Vitória já tinha uma estrutura e já comercializava através de seu porto. A localização do porto fora da ilha teria impedido o crescimento comercial da cidade, e a grande praça comercial teria se desenvolvido no continente, área que sempre pertenceu ao município de Vila Velha. Os políticos de Vitória queriam

109. LISBOA. Portos no Brasil, pág. 171

Decreto N. 5.213 de 10 de maio de 1904. O Governo Federal aprova o projeto das obras do Porto de Vitória apresentado pelo Engenheiro Alfredo Lisboa. Ibidem. pág. 170.

desenvolver a capital, e não o município de Vila Velha¹¹⁰. Na época, a localização do porto em Vitória representava um impulso sócio-econômico para a capital.

Em 1906, o Governo Federal permitiu a transferência do cais, então projetado no continente, para o lado da cidade e da concessão à Companhia Porto de Vitória para efetuar novos estudos e organizar um novo projeto¹¹¹. Iniciados novos estudos, o engenheiro Emílio Schonoor apresentou um projeto que foi definitivamente aprovado pelo Governo Federal e Estadual¹¹². Um projeto evoluído com dimensão no futuro, Schonoor previu que os navios aumentariam de porte e era necessário aprofundar a parte do ancoradouro, que não possuía profundidade suficiente¹¹³.

Todo estudo e planejamento das obras do porto desde o final do século XIX até 1908, ficaram sem execução por motivos já explicados. Quem realmente deu início às obras foi o Governador Jerônimo de Sousa Monteiro (1908-1912) (veja cap

110. A. P. V. ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Sessão Ordinária em 1901. Vitória, 1902, pág. 44.

FREIRE, José de Melo Carvalho Muniz. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1900, pág. 36.

COUTINHO. Mensagem de 1905, pág. 72.

BRACIANI. Entrevista P.G.03 - N. 0223.

111. LISBOA. Portos no Brasil, pág. 168 a 171.

decreto N. 5.951 de 28 de março de 1906. O Governo Federal permite a transferência do cais para o lado da cidade da Vitória, e transfere à Companhia do Porto de Vitória, mediante condições, o contrato celebrado para a construção das obras de melhoramento do referido porto. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1906. Vol. I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1953, pág. 518.

112. MONTEIRO, Jerônimo. Mensagem de 1909, pág. 20.

113. LISBOA. Portos no Brasil, págs. 173 e 174.

II, págs. 42 a 45), que prosseguiram até agosto de 1914, quando neste ano a crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial impediu a continuidade dos trabalhos, que permaneceram parados até 1924¹¹⁴.

As fotos seguintes (págs. 80, 81 e 83) mostram a área do porto as condições técnicas dos trabalhos da obra e o estado em que permaneceram estas obras. A foto nº 1 dá uma visão do que existia antes da construção do porto. Ao longe observa-se um enrocamento no mar, que é o início da construção da plataforma do cais. 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 porto¹¹⁵.

A foto nº 2 mostra a construção do porto. Este foi iniciado com um fechamento lateral avançando ao mar para encontrar profundidade, onde foram colocadas pedras formando os blocos. Este foi o trabalho inicial do enrocamento. Observando melhor a foto, vamos notar que uma parte do mar ficou presa entre a cidade e o enrocamento, esta bacia d'água foi eliminada por aterros onde formaram uma plataforma para urbanização da área do porto. Esta plataforma estendeu-se até o enrocamento, que após ser regularizado, formou o parâmetro e a muralha do cais. A muralha do cais, nada mais era senão a base do parâmetro do cais. Em uma parte desta plataforma, de acordo com o projeto de 1910, seriam construídos os armazéns destinados à importação e exportação, à estação terminal das linhas férreas e toda a aparelhagem técnica do porto. Esta foto mostra ainda as condições em que permaneceu o porto após a paralisação das obras em 1914¹¹⁶.

114. IBIDEM, pág. 174.

115. BRECIANI. Entrevista P.G.03 - N.0223

116. BRECIANI. Entrevista P.G.03 - N.0223.

AVIDOS, Florentino. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1927, págs. 106, 107 e 168.

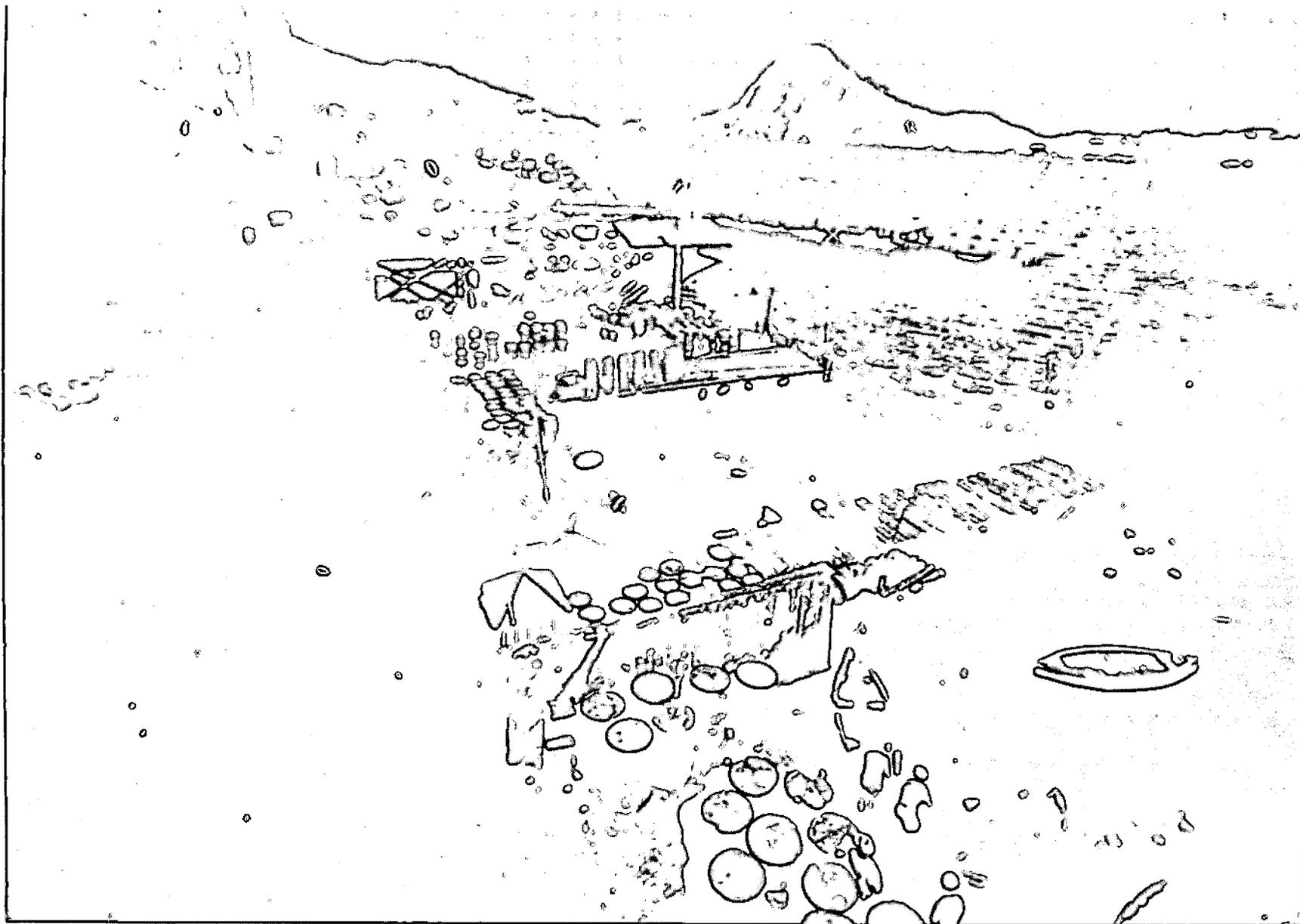


FOTO Nº 1 - Visão do Porto de Vitória antes do início da construção do cais em 1911.

FONTE: Foto de Seção de documentação da Administração do Porto de Vitória - VITÓRIA



FOTO Nº 2 - Construção do Porto de Vitória e condições que permaneceram até 1925.

FONTE: Idem foto nº 1.

A foto nº 3 completa a amostragem onde podemos ver claramente as condições do porto em 1918, mostrando uma ponta do enrocamento e a bacia d'água entre o mesmo e a cidade.

Em 1923, no governo de Nestor Gomes (1920-1924), foram tomadas as iniciativas para reiniciar as obras do porto. Entretanto somente a partir de 1925, no governo de Florentino Avidos (1924-1928), é que foram novamente iniciadas as obras. Até esta data o porto funcionou nas condições já expostas. Os navios permaneceram operando ao largo, sem possibilidade de atracar no cais, que não havia sido concluído¹¹⁷.

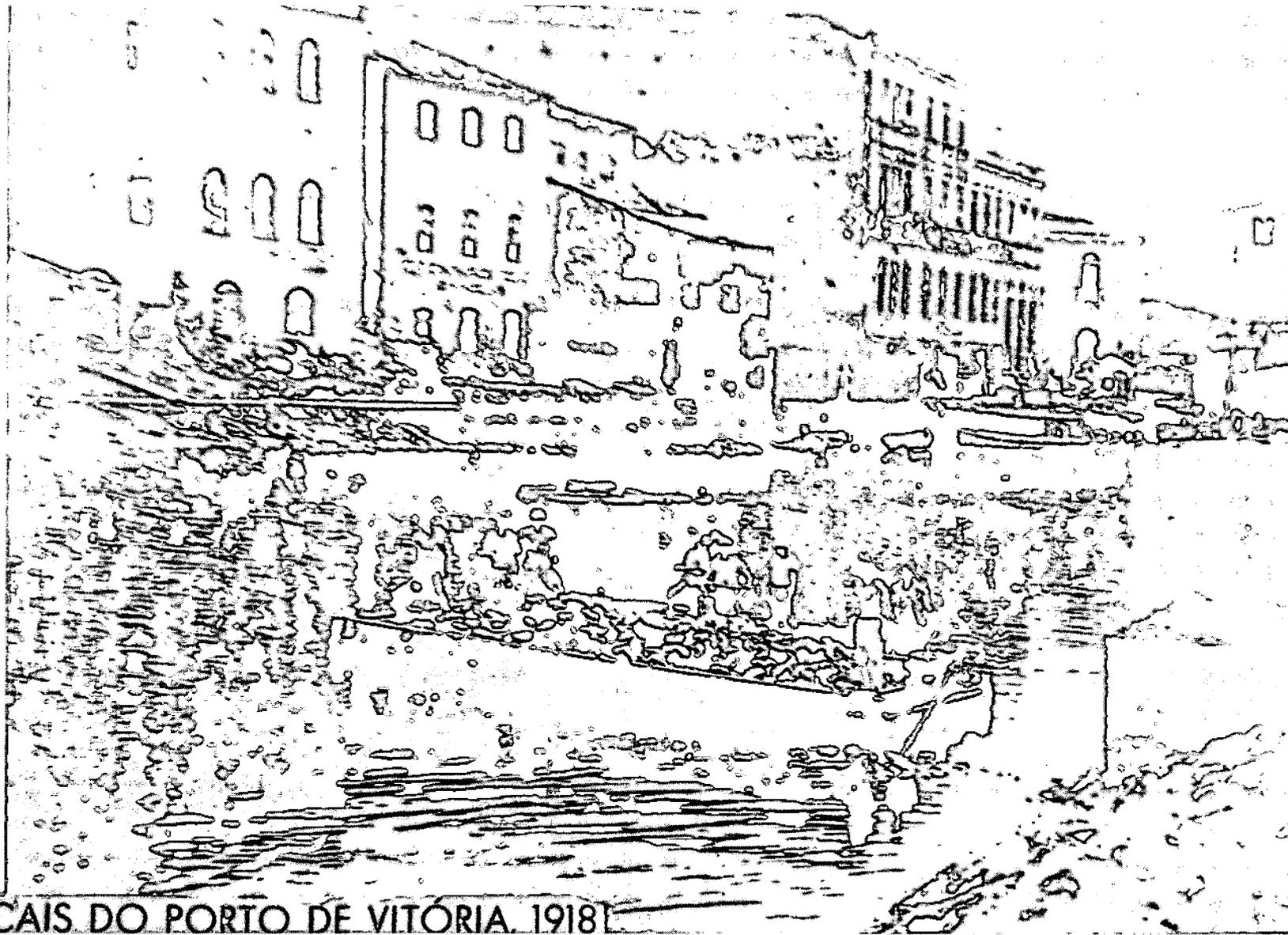
Atendendo à solicitação do governo do Espírito Santo, o Governo Federal em 1924 encampou a antiga concessão da Companhia Porto de Vitória e transferiu as obras ao estado para serem por ele concluídas¹¹⁸. O contrato para reiniciar os trabalhos das obras necessárias para o término do cais ocorreu em 1925, no governo de Florentino Avidos. Correspondendo às exigências do contrato, foram iniciados novos estudos e o projeto organizado para o porto propriamente, manteve em linhas gerais a mesma estrutura projetada pela Companhia Porto de Vitória, havendo modificações quanto à posição e condições da ponte ligando a ilha ao continente¹¹⁹.

117. BRECIANI. Entrevista P.G.03 - N.0223.

AVIDOS, Florentino. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1927, págs. 106, 107 e 168.

118. A. P. V. Decreto N. 16.739 de 31 de dezembro de 1924. O Governo Federal autoriza a rescisão dos contratos de concessão e garantias de juros e a encampação das obras do porto da Vitória, no Estado do Espírito Santo, a celebração de contrato com o mesmo Estado para a construção e exploração do referido porto. Livro específico sobre o decreto, Vitória, Typ. do Diário da Manhã, 1925.

119. AVIDOS. Mensagem de 1927, pág. 108.



CAIS DO PORTO DE VITÓRIA. 1918

FOTO Nº 3 - Parte inicial do cais do Porto de Vitória

FONTE: Idem foto nº 1.

Do programa geral das obras a serem executadas, Florentino Avidos iniciou a primeira seção do cais, para a qual foi organizado um projeto constando dos seguintes serviços:

- a) "Construção da muralha de cães de 8,50 ms. de água mínimas, com 130 ms. de extensão (o necessário para concluir a 1ª. seção), construção de 35 metros de cães de assentamento do lado de cães Schmidt e conclusão do trecho da muralha de 4,5 ms. e de 8,50 ms. já em grande parte levados a efeito pela antiga Companhia Porto de Victória;
- b) revisão da dragagem no canal de acesso, dragagem dentro do ancoradouro e desmonte de rocha submarina, num volume total de 27.000 m³;
- c) aterros e construção de tres armazens, calçamentos, linhas ferreas, esgotos de águas pluviais, iluminação, abastecimento e distribuição d'água, aquisição e montagem do aparelhamento mecânico do Porto, etc.¹²⁰.

As obras constavam de duas naturezas: as do porto propriamente dito, compreendendo obras internas e externas; e a ponte ligando a cidade ao continente, que teve seus trabalhos divididos em infra-estrutura e super-estrutura. Especificando um pouco a natureza das obras, constaram como obras internas os trabalhos de dragagem, extração e nivelamento de rochas, enrocamentos e canalização de águas. As obras externas constaram da construção do cais e acessórios, aterros, balizamento do porto, formação da plataforma e todo o aparelhamento técnico do porto. A infra-estrutura da ponte seria o saneamento dos encontros norte e sul do canal e todo o trabalho técnico de assentamento dos pilares sobre o canal. Sob o título de super-estrutura, ficou compreendido todo o traba -

lho metálico da ponte, ou seja; a ponte em si. A firma francesa Sociéte de Construction du Port de Bahia, S.A. com sede em Paris e representação no Rio de Janeiro, responsabilizou-se pelas obras do cais e infra-estrutura da ponte. O governo estadual contratou a fábrica Maschinenfabrik Augsburg para a super-estrutura da ponte, e sua construção foi fiscalizada na Europa pelo Dr. Moacyr Avidos, então Diretor da Comissão de Serviços de Melhoramentos de Vitória. A fábrica fornecedora administrou, dirigiu e orientou os trabalhos enviando um engenheiro e sete contra-mestres para o serviço¹²¹.

Por conveniência da execução do serviço e atendendo à natureza da obra, a infra-estrutura da ponte foi feita em conjunto com as obras da primeira seção do cais. A localização da ponte requereu estudos minuciosos, com atenção aos diversos fatores técnicos e econômicos. O fator econômico preponderou na escolha do local, pois o principal objetivo da ponte era trazer as linhas férreas até o cais, e naturalmente ligar a capital com o interior do estado pelas estradas de rodagem. Os mapas n.ºs 3 e 4 mostram a localização da ponte e o trajeto da estrada de ferro até o cais de Vitória¹²².

Das obras do porto, Florentino Avidos concluiu e inaugurou no final de seu governo, a ponte ligando Vitória ao continente, deixando os trabalhos da primeira seção do cais em vias de conclusão. Faltou terminar a dragagem do canal, parte do aterro do cais, aquisição do aparelhamento mecânico e os armazéns. Após o governo de Florentino Avidos, encerrado em 1928, não houve mais interrupção nas obras do porto que foram feitas sucessivamente de acordo com as determinações do contrato de 1925. Era de grande necessidade e importância concluir a primeira seção do cais, porque só após sua conclusão os navios poderiam operar diretamente no porto.

121. A. P. V. Secretaria de Agricultura, Terras e Obras do Espírito Santo. Contratos, Vitória, 1929, págs. 4 e 5. AVIDOS. Mensagem de 1927, págs. 104 a 120.

122. IBIDEM

Como já foi dito, constavam deste cais todo o aparelhamento técnico do porto, como guindastes, pontes rolantes, e inclusive os três armazéns. A foto na página seguinte mostra a proporção dos armazéns. Entretanto, apenas na localização do armazém III, ou seja, no final da primeira seção do cais, teria o porto condições de receber navios mercantes, por ser o local de maior profundidade. Do início do cais até as proximidades do armazém III é até os dias atuais, a parte mais rasa em todo o cais comercial de Vitória.

No final de 1929 foram concluídos os armazéns I e II, inclusive a montagem das pontes rolantes e iluminação elétrica. Devido à necessidade de um prolongamento do aterro do cais, o armazém III apenas foi concluído em 1932. Os navios neste período ainda não operavam diretamente no cais, porque o grande volume de rochas submarinas existentes no encoradouro exigiam um prolongado tempo no serviço de desmonte, que apenas em 1937 foram concluídas. O perfil longitudinal destas rochas sobre o qual está assentada a parte final da primeira seção do cais, facilitou o enrocamento construído a evitar qualquer corrida de lama, proporcionando total segurança ao encoradouro. Com a conclusão do armazém III, ficou pronto o aterro externo do porto. Logo em seguida, parte deste aterro deu lugar à passagem da linha férrea, que para chegar até o porto, atravessava uma parte da cidade denominada Vila Rubim e exigiu o corte de uma rocha nas proximidades do porto, mais especificamente localizada atrás da Santa Casa de Misericórdia (veja os mapas nºs 3 e 4) local de grande importância para que o trem tivesse acesso ao porto sem penetrar mais para o centro da cidade. A linha férrea terminava nas imediações do armazém III, na parte externa do porto, e descarregava as mercadorias neste armazém e no armazém II.

Em 1937 ficou pronta a primeira seção do cais, dando oportunidade aos navios de operarem diretamente no porto. Entretanto apenas em 1940 ocorreu a conclusão geral do porto, com o acabamento da plataforma interna e seu aparelhamento técnico, sendo assim inaugurado o Cais Comercial de

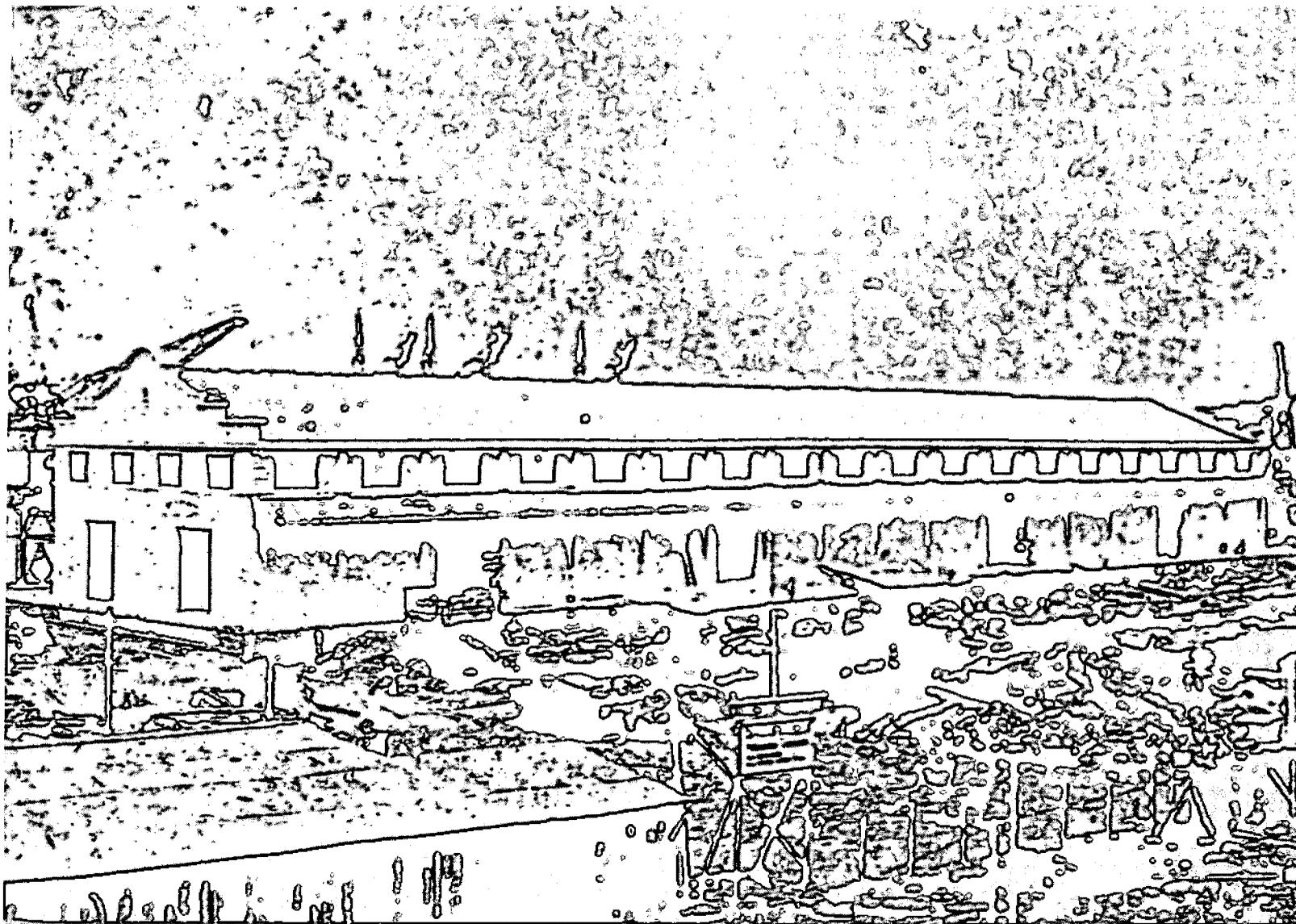


FOTO Nº 4 - Primeiro armazém do cais do Porto de Vitória

FONTE: BLEY - Mensagem de 1937 - pág. 95

Vitória. O transporte ferroviário permaneceu operando na parte externa do porto até o início de 1942, somente a partir desta data iniciou o descarregamento de mercadorias na plataforma interna do porto, quando foi definitivamente assentada a linha férrea na plataforma do cais¹²³.

Superando os problemas sócio-econômicos-políticos, no decorrer do longo período das obras de seu aparelhamento, o porto de Vitória iniciou a década de 1940, sendo mais um porto oficialmente organizado no Brasil. Sua inserção no mercado internacional intensificou-se cada vez mais a partir de 1940, quando o porto passou a oferecer condições técnicas eficientes, facilitando as operações comerciais e maior segurança na atracação de navios.

123. Cais Comercial de Vitória. Antigo Cais do Imperador construído em madeira no ano de 1859, para o desembarque do Imperador D. Pedro II, quando o mesmo veio pela primeira vez visitar a Província do Espírito Santo, ficando assim denominado. MATTOS, Eduardo Pindahiba. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Vitória, 1864, pág. 26.

AVIDOS, Florentino. Mensagem de Presidente do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1928, pág. 320.

AGUIAR, Aristeu Borges de. Mensagem do Presidente do Espírito Santo, Vitória, 1929, págs. 162 a.165.

BLEY, João Punaro. Mensagem do Governador do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1936, pág. 42.

BLEY, João Punaro de. Mensagem do Governador do Estado do Espírito Santo, Vitória, 1937, págs. 233 a 235.

GÓIS, Araujo H. Problemas Portuários, Rio de Janeiro, 1930, pág. 203.

BRECIANI. Entrevista P.G.03 - N.0223.

Depoimento do Sr. Paulo Guimarães, antigo funcionário do porto de Vitória, em 02 de janeiro de 1980. Vitória, Espírito Santo.

O porto mudou o sítio primitivo da cidade, principalmente a partir do Governo de Florentino Avidos (1924-1928) quando a morfologia da cidade foi radicalmente alterada. O cais do porto e a ponte sobre a baía deram a Vitória uma nova fisionomia urbana, intimamente relacionados com os serviços portuários. Os trabalhos de urbanização em função da ampliação do cais contribuíram para o desenvolvimento sócio-econômico da cidade com o alargamento e a abertura de novas ruas, drenagem, pavimentação, iluminação, casas comerciais, e principalmente pelo crescente movimento comercial do porto, que cada vez mais concentrava em Vitória a vida econômica do estado.

Entretanto este porto que deu origem à cidade, e que na primeira metade do século XX foi tão necessário para a evolução sócio-econômica de Vitória, foi projetado em dimensão futura, tratando-se apenas de seu aparelhamento técnico e aprofundamento de seu ancoradouro, prevendo que as embarcações aumentariam a tonelagem em porta bruta. Mas não houve preocupação em preservar uma retro-área externa que desse suporte a uma maior movimentação de transporte de mercadorias e para expansão urbanística futura. Portanto, não existe espaço físico para expansão do porto e da cidade, e talvez chegue o momento em que o crescimento da cidade venha a expulsar o porto para poder ampliar seu sítio urbano. Os engenheiros Milnor Roberts e Alfredo Lisboa previram este fato e argumentavam que a construção do porto na ilha prejudicaria a futura evolução urbana da cidade.

Quando em 1942 as linhas férreas foram instaladas na plataforma interna do cais, a Estrada de Ferro Vitória a Minas estava iniciando, ainda que modestamente, o transporte do minério de ferro extraído em Itabira, Minas Gerais, e o porto de Vitória seria o principal centro escoador do produto, tendo em vista que os objetivos da estrada de ferro voltaram-se para outro tipo de transporte, o minério de ferro. Este fato tornava concreta definitivamente a formação do corredor de exportação para o estado de Minas Gerais, pelo interior do Espírito Santo até o porto de Vitória. O cais comer

cial inaugurou este trabalho que não pôde continuar pelas condições de seu sítio, e pela própria natureza do cais, inclusive por ser uma cais específico para movimento de mercadorias gerais ou sacarias. Por este motivo, quando iniciou a exportação de minério houve necessidade de construir um terminal especializado com atracação só para o produto. Seguindo a idéia dos antigos engenheiros que haviam projetado o cais no continente, lá foi construído o cais de minério com calado para navios de até 10 metros. Portanto, mesmo que o cais comercial apresentasse condições para este tipo de trabalho, a exportação de minério inevitavelmente tinha que ser feita através de um cais específico para o produto e fora da cidade¹²⁴.

124. ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, págs. 70, 84 e 97.

GÓIS. Problemas Portuários, pág. 15.

BRECIANI. Entrevista P.G.03 - N.0223

CAPÍTULO IV. VITÓRIA, O PRIMEIRO PORTO DO ESPÍRITO SANTO

I - A década de 1930, e o posicionamento do porto de Vitória no comércio do Espírito Santo

O movimento comercial do porto de Vitória e seu desenvolvimento, intensificaram-se na proporção em que ocorria seu aparelhamento e a construção da infra-estrutura viária do Espírito Santo. Nesta mesma proporção o comércio do estado começou a se libertar do domínio do Rio de Janeiro. A década de 1930 representou para o porto de Vitória uma fase de término de seu aparelhamento e uma proporcional ampliação de uma rede de comunicações com o interior do estado que lhe permitisse terminar o processo de centralização do comércio estadual.

Em todo contexto portuário, é importante destacar que um porto não pode atuar sozinho; ele funciona como um ponto de junção entre dois sistemas de transporte: o marítimo e o terrestre. Portanto, a construção do porto de Vitória, suas proporções e instalações foram determinadas pelos serviços que havia de prestar como intermediário que era, entre a navegação marítima e as vias de comunicação interior. Organizado dentro de um programa que traduzia uma visão geral das necessidades técnicas do porto, onde as múltiplas interdependências de suas unidades foram encaradas não separadamente, mas em função de um todo, com a delimitação natural de seus hinterlands, em um plano conexo racional, viável e eficiente, o porto de Vitória, em 1940 encontrou-se oficialmente organizado. Conseqüentemente ocorreu o desligamento definitivo da dependência comercial do porto do Rio de Janeiro. A descentralização foi fazendo-se de uma forma mais acentuada na exportação. Este desligamento foi a conquista da emancipação comercial do porto de Vitória, que posicionou-se como o terceiro porto brasileiro em relação ao volume de exportação pa

ra o exterior, e o principal empório comercial do Espírito Santo¹²⁵.

Inserido no contexto cafeeiro nacional, o porto de Vitória iniciou a década de 1930 sob os efeitos de dois fatos quase simultâneos. Um evento externo, foi a grande depressão de 1929, desencadeada pelo Krach na bolsa de Nova York. O outro fator, de ordem interna, foi a Revolução de 1930. Ambos estavam intrinsecamente relacionados com a crise cafeeira. As conseqüências destes fatores estenderam-se ao longo do período em que o aparelhamento do porto estava em pleno desenvolvimento, e sua produção exportável de café começava a ultrapassar a um milhão de sacas (veja quadro IV - 29)¹²⁶.

A crise financeira mundial de 1929 afetou gravemente a economia brasileira, provocando acentuadas quedas no valor do café e desequilíbrio nas exportações do produto, pelo aviltamento das relações de troca. Entretanto, tal fato praticamente não afetou o desenvolvimento do porto de Vitória, que continuou mantendo os mesmos níveis exportáveis. O quadro IV - 29 demonstra que Vitória manteve um alto nível de exportação mesmo durante a Depressão. Explica-se este fato, por ser o café do Espírito Santo um tipo de baixo preço, em função de sua qualidade inferior, e por este motivo sendo usado na formação dos blends europeus e norte-americanos, quer para os torrados, quer para os solúveis¹²⁷. Os dados mostram

125. GÓIS. Problemas Portuários, págs. 3 e 4

BLEY. Mensagem de 1936, pág. 42

B.M.F. Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio Rio de Janeiro, 1938, pág. 16.

126. BLEY. Mensagem de 1937, pág. 241.

LIMA. História Político-Econômica e Industrial do Brasil, págs. 347 a 350.

127. PRADO. História Econômica do Brasil, págs. 291 e 292

ARAÚJO Filho. O Porto de Vitória, pág. 167

também que o volume de café exportado pelo porto de Vitória caiu, ao iniciar-se a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), já que os principais países consumidores estavam em plena guerra. O porto de Vitória teve nos anos 1939-1942 uma queda de 54% na exportação de café, comparado com o volume do quadriênio anterior.

QUADRO IV - 29

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO PORTO DE VITÓRIA PARA O EXTERIOR. 1927-1942

QUATRIÊNIOS	MÉDIA ANUAL POR QUATRIÊNIOS EM MILHOES DE SACAS
1927-1930	1,18
1931-1934	1,34
1935-1938	1,20
1939-1942	0,66

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, 1943.

Antes da Segunda Guerra Mundial, o porto de Vitória estava atingindo um relativo progresso em relação à movimentação de mercadorias em tonelagem e valor. Apesar do café manter sua posição de primeiro produto de exportação do estado, os dados de exportação indicam que estava havendo uma diversificação de mercadorias. Os agricultores voltaram sua atenção para o cultivo de outros produtos, e dedicaram-se com maior interesse à exploração das indústrias animais e extrativas. Esta diversificação dos produtos, que começaram a contribuir na exportação a partir de 1916, também foi consequência dos incentivos em favor da agricultura, dados pelo governo estadual. Analisando as mensagens presidenciais, verificamos que quase todos os presidentes do estado entre 1915 a

1937 focalizam os perigos da monocultura, e alguns procuravam incentivar outras culturas, como milho, feijão, cacau, plantas medicinais e produtos de agropecuária, ovos e couros¹²⁸.

Para avaliar-se a contribuição apreciável que os outros produtos estavam trazendo à exportação capixaba, o quadro IV - 30 mostra os seguintes dados retrospectivos.

128. Veja métodos de incentivo a agricultura: capítulo II, pág, 37.

BLEY. Mensagem de 1936, pág. 68

BLEY. Mensagem de 1937, pág. 53

QUADRO IV - 30

PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO, PARA O EXTERIOR
E ESTADOS DO BRASIL PELO PORTO DE VITÓRIA - PESO EM QUILOGRAMAS

P R O D U T O S										
ANOS	AVES	OVOS	COUROS	CAFÉ SACA 60 KG.	MADEIRAS	PLANTAS VIVAS E MEDICIN.	CACAU	MILHO	FELJÃO	FARINHA DE MANDIOCA
1930	75.938	45.623	254.485	1.866.948	15.455.110	29.061	85.535	96.394	1.492.404	-
1931	73.840	64.928	319.147	1.978.901	16.983.179	24.381	118.689	870.220	755.800	-
1932	35.215	40.935	127.956	1.630.941	14.718.714	9.568	197.304	3.465.180	243.310	-
1933	36.718	36.718	283.364	1.547.112	11.691.250	11.454	186.900	3.595.440	1.737.360	-
1934	31.145	29.643	220.168	1.406.262	28.736.189	11.954	321.351	2.294.175	426.640	-
1935	246.692	159.532	431.698	1.639.862	40.530.819	63.666	359.651	1.714.462	701.420	1.765.015
1936	746.462	532.784	502.609	1.525.378	93.015.158	57.876	572.092	2.956.400	743.972	4.063.454

FONTE: Idem citação gráfico III - 4. pág. 59

Destes produtos exportados pelo porto de Vitória para o exterior constavam apenas café, madeira, couros e cacau. A exportação destes produtos para o território nacional era feita em uma proporção menor que a exportação ao exterior. Os demais produtos eram exportados apenas por cabotagem. Através do porto de Vitória, o Espírito Santo mantinha relações comerciais com aproximadamente 30 países estrangeiros. Apesar dos Estados Unidos ser o principal comprador de café exportado por Vitória, os demais países também compravam café. Entretanto, a maioria destes outros países, em Vitória, compra apenas café. Somente os Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Itália e Polônia, compravam produtos além do café, como madeira, couro e cacau¹²⁹.

A participação do porto de Vitória na economia do Espírito Santo, é evidente no quadro IV - 31, que demonstra a proporção da exportação total estadual que passava por Vitória. A capital concentrava uma média anual de 97,5% das exportações, e já fazia quase totalmente o intercâmbio comercial do Espírito Santo.

QUADRO IV - 31
EXPORTAÇÃO GERAL DO ESPÍRITO SANTO E EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO DE VITÓRIA - 1930 A 1936

ANOS	EXPORTAÇÃO DO ESTADO	EXPORT. ESTADO	EXPORTAÇÃO DO PORTO	EXPORT. PORTO	PERCENT. DA EXPORT. DO PORTO
	MIL RÉIS	LIBRAS	MIL RÉIS	LIBRAS	EM RELAÇÃO A EXPORT. ESTAD.
1930	204.462:482	4.601	197.833:727	4.422	96,8%
1931	229.118:647	3.487	226.983:945	3.454	99,1%
1932	232.871:769	4.797	228.116:786	4.701	97,9%
1933	181.540:874	3.416	180.563:125	3.397	99,5%
1934	209.704:922	2.824	207.834:199	2.799	99,1%
1935	223.908:169	2.619	213.548:161	2.509	95,8%
1936	247.665:822	2.879	241.961:187	2.813	97,7%

FONTE: Idem citação gráfico III - 4, pág. 68

129. BLEY. Mensagem de 1937, pág. 78

Vitória também estava centralizando o movimento importador do Espírito Santo, embora o Rio de Janeiro ainda distribuísse uma parte da importação nacional e estrangeira. Entretanto, cresciam as importações feitas por Vitória diretamente com o estrangeiro e estados nacionais. O Espírito Santo estava importando mais produtos nacionais que estrangei-ros, como: tecidos de lã, algodão e seda, óleos e graxas, manufaturas de ferro e aço, produtos químicos e drogarias, ferragens em geral, gasolina e querosene, trigo, açúcar, xarque, banha enlatada, bebidas alcoólicas, arroz, calçado de couro, sal, fósforos, artigos de armarinho, perfumes, farinha de mandioca, carros e acessórios. A exportação exterior estava constando de: ferro e aço, maquinarias e aparelhos diversos, óleos e graxas, inclusive gasolina e querosene. Muitos produ-tutos que até a década de 1920 eram importação estrangeira, a

QUADRO IV - 32

MOVIMENTO DE MERCADORIAS DO PORTO DE VITÓRIA NO PE-
RÍODO DE 1931 - 1940

ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL
	LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
1931	4.804	35.941	95.329	15.673	151.747
1932	2.561	43.319	78.663	21.783	146.326
1933	3.215	40.368	76.758	22.263	142.604
1934	4.803	57.266	68.707	26.198	152.974
1935	3.315	60.808	81.421	29.641	175.185
1936	1.452	66.896	73.529	24.521	166.398
1937	1.952	69.230	70.875	35.533	177.590
1938	2.001	71.172	90.971	28.866	193.010
1939	829	67.117	87.192	25.348	180.486
1940	-	54.402	81.106	24.173	159.681

FONTE: B.M.F. Ministério de Viação e Obras Públicas. As realizações do governo do presidente Getúlio Vargas no De-partamento Nacional de Portos e Navegações, Rio de Ja-neiro, 1942, pág. 186.

partir de 1930 passaram a fazer parte da importação nacional, tais como: ferragens, produtos químicos, carros e acessórios, seda¹³⁰. Os dados para avaliação do movimento importador e exportador de mercadorias podem ser observados no quadro IV - 32 que mostra este movimento em toneladas. Podemos observar neste quadro os dois fluxos comerciais. A importação de cabotagem predominava no fluxo importador com números ascendentes, enquanto a importação de longo curso apresentava números decrescentes, caindo acentuadamente ao final da década à Segunda Guerra Mundial. No fluxo exportador, o comércio de longo curso absorvia uma média de 85% a 90% do movimento de exportação, o que vem comprovar que o comércio exportador do Espírito Santo era voltado especialmente para o mercado externo.

O movimento do porto de Vitória na década de 1930, claramente centralizava a exportação e quase toda a importa

QUADRO IV - 33
MOVIMENTO GERAL DE ENTRADAS DE NAVIOS NO PORTO DE VITÓRIA 1931 A 1940.

ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
	NÚMEROS	TONELAGENS	NÚMEROS	TONELAGENS	NÚMEROS	TONELAGENS
1931	219	638.392	559	924.889	778	1.563.271
1932	179	537.348	600	1.099.891	779	1.637.239
1933	181	569.724	520	906.780	701	1.476.500
1934	181	560.709	487	896.817	668	1.457.526
1935	273	854.280	1.127	676.357	1.400	1.530.637
1936	271	864.883	1.333	824.759	1.604	1.689.642
1937	250	784.027	1.271	816.278	1.521	1.600.305
1938	297	938.432	1.272	852.556	1.569	1.790.988
1939	233	757.705	1.131	754.138	1.364	1.511.843
1940	101	312.813	988	688.018	1.089	1.000.831

FONTE: Idem citação quadro IV - 32, pág. 94.

130. BLEY. Mensagem de 1937, págs. 59 a 61

Sinopse Estatística do Espírito Santo. Anuário Estatístico Comercial, págs. 69 a 72.

ção do Espírito Santo, quer em relação à quantidade e valor de mercadorias, quer em relação ao tráfego das embarcações. E o quadro IV - 33 mostra o movimento marítimo do porto de 1931 a 1940, onde podemos observar as proporções das embarcações nacionais e estrangeiras em número e toneladas registradas.

Fundamental para o desenvolvimento do porto foi a atuação das estradas de ferro. A Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais escoava a maior parte da produção do norte do estado mineiro e uma parte da produção do norte do Espírito Santo. No sul, a Estrada de Ferro Leopoldina cortava a área meridional do Espírito Santo, dirigindo-se para o Rio de Janeiro (veja o mapa nº 2).

Na proporção em que o porto de Vitória se ampliava tecnicamente e crescia comercialmente, o movimento comercial do Espírito Santo foi se concentrando cada vez mais na capital, que estava centralizando as operações marítimas e comerciais do estado. Conseqüentemente o movimento comercial dos demais portos capixabas, principalmente os pequenos portos do sul do Espírito Santo, anteriormente absorvidos pelo porto de Itapemirim, passaram a se relacionar comercialmente com Vitória, já que Itapemirim perdia seu comércio para o porto da capital. Este fato foi também conseqüência das melhores condições dos meios de transporte terrestres ligando Vitória às áreas influentes e, principalmente, a atuação da Estrada de Ferro Leopoldina como meio de transportar mercadorias. O desenvolvimento do porto de Vitória não prejudicou o principal porto do norte do Espírito Santo, São Matheus. Este, sempre teve seu intercâmbio comercial feito diretamente com Vitória e, portanto, permaneceu atuando da mesma forma. Ao mesmo tempo, os interesses ferroviários não dirigiram-se para lá, e assim São Matheus não sofreu concorrências das ferrovias - (veja o mapa nº 1). O porto de São Matheus atuava como subsidiário do porto de Itapemirim¹³¹.

Desta forma, o porto de Vitória posicionava-se no Espírito Santo como o primeiro porto do estado e, contribuía para o desenvolvimento econômico da capital.

¹³¹ BLEY. Mensagem de 1942, pág. 86

C O N C L U S Õ E S

Uma análise dos diferentes aspectos que contribuíram para o desenvolvimento do porto de Vitória e sua influência na economia do Espírito Santo - o café, a colonização europeia, o desenvolvimento da infra-estrutura viária intercomunicando Vitória com as demais regiões do estado, o crescimento marítimo, comercial e o aparelhamento do porto - mostram como o porto de Vitória adquiriu importância na economia do estado capixaba.

O porto de Vitória, realmente é um fato relevante na economia do Espírito Santo. De importância crucial não apenas para atender às necessidades do comércio, mas também contribuiu para o desenvolvimento sócio-econômico do estado e de Vitória, que precisou da atuação deste porto para posicionar-se como principal centro comercial do Espírito Santo.

Naturalmente, fatores conexos contribuíram para o desenvolvimento do porto, que no final do Império ainda era um simples cais de madeira. Os políticos capixabas tencionavam transformá-lo futuramente em um grande porto, que centralizasse todo o comércio do Espírito Santo, eliminasse a dependência comercial do Rio de Janeiro e fizesse de Vitória uma grande praça comercial. Para tanto, a lavoura cafeeira foi fundamental na economia local, por ser um fator determinante das necessidades de infra-estrutura sócio-econômica do Espírito Santo. A cultura do café no Espírito Santo foi, sem dúvida, um fator preponderante para o desenvolvimento econômico do estado. Começou a desenvolver-se em 1850, superando totalmente a economia açucareira, desenvolvendo-se quantitativamente, colocando o estado no início do século XX, como o quarto produtor brasileiro do produto. De acordo com o quadro 34, observa-se que nas duas primeiras décadas do século XX, o Espírito Santo se manteve no quarto lugar como produtor nacional, mas a partir de 1930, começou a produzir mais que o Rio de Janeiro, alcançando o terceiro lugar. Desta for

ma, atingiu maior projeção na economia nacional.

QUADRO 34
PRODUÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL
(EM MILHÕES DE SACAS)

ANOS	SÃO PAULO		MINAS GERAIS		RIO DE JANEIRO		ESP. SANTO		PARANÁ		BRASIL TOTAL
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	
1900-09	7,99	63,05	3,14	24,78	1,26	9,94	0,28	2,20	-	0,0	12,67
1910-11	11,94	81,83	1,71	11,72	0,75	5,14	0,19	1,30	-	0,0	14,59
1920-21	10,25	69,34	4,20	25,95	1,14	7,04	0,48	2,96	0,11	0,67	16,18
1930-31	10,10	62,77	3,20	19,88	0,91	5,65	1,53	9,50	0,35	2,17	16,09
1940-41	10,49	64,27	3,22	19,73	0,50	3,06	1,16	7,10	0,95	5,82	16,32

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, 1942.

Intrinsecamente relacionado à economia cafeeira está o desenvolvimento da infra-estrutura viária do estado. Fora principalmente as ferrovias - uma ligando Vitória ao Rio de Janeiro, e outra ligando Vitória a Minas Gerais - que na primeira década do século XX, começaram a atuar como meio de transportar café até o porto de Vitória. Com a atuação das ferrovias aumentava o movimento comercial do porto, ao ponto de exigir melhorias e modificações do mesmo ao iniciar a década de 1910.

Motivos de ordem política, econômica e social determinaram em 1910 a implantação de um porto oficialmente organizado na Ilha de Vitória. Entretanto o conflito mundial de 1914-1918 frustrou a construção das obras do porto, que apenas foram reiniciadas em 1925. Neste período em que as obras estiveram

paralisadas, os governos do estado preocuparam-se com a infra-estrutura viária estadual, que muito contribuiu para o seu maior desenvolvimento, a partir de 1925. Na proporção em que o porto ia se aparelhando e a infra-estrutura viária se ampliando, a economia cada vez mais centralizava-se na capital, e, gradativamente, se libertava do domínio do Rio de Janeiro.

Com o desenvolvimento do porto, intensificou-se seu movimento marítimo e comercial, ampliando as relações comerciais do Espírito Santo em âmbito nacional e internacional. Através da exportação do café, o estado produzia maior receita, alargando os horizontes econômicos do Espírito Santo. Incentivados com os lucros gerados pelo café, os governos estaduais procuraram concluir o aparelhamento do porto dentro de um plano conexo, onde pudesse haver atuação simultânea dos dois sistemas de transporte: o marítimo e o terrestre. Desta forma, tornou-se real o antigo plano de servir o porto de Vitória como ponto de escoamento da produção de Minas Gerais, sendo esta a gênese do corredor de exportação que atualmente se desenvolve no Espírito Santo.

Em 1940, o porto de Vitória posicionou-se como mais um porto nacional oficialmente organizado, proporcionando, em seguida, ao Espírito Santo, a independência comercial do seu congêneres do Rio de Janeiro.

As crises econômicas nacionais e internacionais - ocorridas no decorrer do período estudado (1870-1940), foram sentidas diretamente no porto. Entretanto, não impediram que o mesmo alcançasse a posição de terceiro exportador nacional de café, mesmo antes de estar aparelhado, e ser um porto oficialmente organizado. Seu aparelhamento diversificou as relações da capital com as áreas de influência econômica. Por ser o principal empório comercial do estado, a infra-estrutura viária do Espírito Santo passou a se convergir mais amplamente para a capital, que cada vez mais se desenvolvia socialmente e economicamente.

O café projetou o Espírito Santo no contexto econô

mico nacional. Foi o sustentáculo da economia capixaba e o embrião do desenvolvimento sócio-econômico do estado. Conseqüentemente foi, também, o propulsor do crescimento do porto, que, através da exportação de café, deu os primeiros passos decisivos comercialmente, desenvolveu-se, absorveu todo o movimento comercial do estado, aparelhou-se e projetou o Espírito Santo na esfera nacional e internacional.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

1 - FONTES UTILIZADAS

1.1 - MANUSCRITOS

ARQUIVO PÚBLICO DE VITÓRIA. (ESPÍRITO SANTO)

Documentos em caixa. Seção de Documentação, Estatística, Caixa 804, Quadro demonstrativo da Estatística de exportação do Estado do Espírito Santo durante o quinquênio de 1891 a 1895.

Mapa demonstrativo e comparativo da exportação da Província do Espírito Santo de 1869 a 1874.

Livro nº 120, Série G, Documentos e Offícios da Inspeção Geral de Obras Públicas, 1865 a 1879.

Série G, caixa 43, Documentos da Inspeção Geral das Obras Públicas, 1895 a 1902.

1.2 - IMPRESSAS

ARQUIVO PÚBLICO DE VITÓRIA. (ESPÍRITO SANTO).

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Sessão Ordinária em 1904, Victoria, Typographia do "Estado do Espírito Santo", 1904.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinária em 1909, Victoria Typographia do "Estado do Espírito Santo", 1909.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinária em 1929, Victoria, Typographia Coelho, 1930.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1930, Victoria, typographia Coelho, 1931.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1903, Typographia do "Estado do Espírito Santo", 1903.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1901, Victoria, typographia do "Estado do Espírito Santo", 1901.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1926, Typographia Coelho, 1926.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1900, Victoria, Typographia do "Estado do Espírito Santo", 1900.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1921, Victoria, Typographia Coelho, 1925.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1919, Victoria, Typographia Coelho, 1925.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo. Sessão Ordinaria em 1898, Victoria, Typographia do "Estado do Espírito Santo", 1898.

ALMEIDA, Antonio Leite Ribeiro de. Relatorio do Presidente da Provincia do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Horizonte, 1888.

ANDRADE Junior, Francisco de. Relatorio do Presidente do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Horizonte, 1883.

ANTONIO, Joaquim Rodrigues. Relatorio do Presi -

dente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Typographia do Horizonte, 1886.

ALMEIDA, Adelpho Monjardim de Andrade e. Relatorio do 1º vice presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Typographia do Horizonte, 1882.

AVIDOS, Florentino. Mensagem do Presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, Typographia do "Diario da Manhã", 1927.

AVIDOS, Florentino. Mensagem do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, typographia do "Diario da Manhã", 1928.

AGUIAR, Aristeu Borges de. Mensagem do Presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, Typographia do "Diario da Manhã", 1929.

AGUIAR, Aristeu Borges de. Mensagem do Presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, - Typographia do "Diario da Manhã", 1930.

BRITTO, Ildefonso Ramos Carvalho de. Relatorio do Secretario da Fazenda, Exercicio de 1920, Victoria, Imprensa Estadual, 1922.

BLEY, João Punaro. Mensagem do Governador do Estado do Espirito Santo, Victoria, Imprensa - Official, 1931.

BLEY, João Punaro. Mensagem do Governador do Estado do Espirito Santo, Victoria, Imprensa Official, 1936..

BLEY, João Punaro. Mensagem do Governador do Estado do Espirito Santo, Victoria, Imprensa Official, 1937.

BLEY, João Punaro. Mensagem do Governador do Estado do Espírito Santo, Victoria, Imprensa Official, 1942.

CORREIA, Francisco Ferreira. Relatorio do Presidente da Provincia do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Correio de Victoria, 1872.

COUTINHO, Henrique da Silva. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, Typographia Nelson Costa & Comp., 1905.

COUTINHO, Henrique da Silva. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, typographia Nelson Costa e Comp., 1906.

Decretos e Resoluções do Estado do Espírito Santo. Janeiro a Dezembro de 1931, Victoria, Imprensa Official, 1932.

Diario da Manhã. A Imigração Europeia e a Cultura do café no Espírito Santo, Victoria, Espírito Santo, 5 de agosto de 1908.

Diario da Manhã. Obras do Porto de Victoria, Victoria, Espírito Santo, 26 de março de 1925.

Diario da Manhã. O Porto de Victoria, Victoria, Espírito Santo, 7 de fevereiro de 1926.

Diario da Manhã. O Porto de Victoria. Victoria, Espírito Santo, 5 de julho de 1927.

Diario da Manhã. O fator transporte e a lavoura cafeeira no Espírito Santo, Victoria, Espírito Santo, 21 de outubro de 1927.

Diario da Manhã. Questões Economicas. Politicas e sociais do café no Espírito Santo, 25 de outubro de 1927.

Diario da Manhã. A cultura do café no Espírito Santo, Victoria, Espírito Santo, 18 de novembro de 1927.

Diario da Manhã. O Porto de Victoria e o transporte do café. Victoria, Espírito Santo, 19 de outubro de 1926.

Diario da Manhã. O Café, Victoria, Espírito Santo, 19 de dezembro de 1926.

Estatística de Exportação Organizada pela Thesouraria Provincial do Espírito Santo, Victoria, - 1874.

Estudos de Desenvolvimento Regional. Serie Levantamentos e Análise, Vitória, S/D.

FREIRE, José de Mello Carvalho Muniz. Relatorio do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, Typographia Nelson Costa & Comp., 1893.

FREIRE, José de Mello Carvalho Muniz. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, typographia Nelson Costa & Comp., 1900.

FREIRE, José de Mello Carvalho Muniz. Mensagem - do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, typographia Nelson Costa & Comp., 1901.

GOMES, Nestor. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, Imprensa Estadual, 1921.

GOMES, Nestor. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, Imprensa Estadual 1922.

GOMES, Nestor. Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo. Victoria, Imprensa Estadual, 1923.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas na sessão ordinaria em 1892,
Victoria, Typographia do Jornal Official, 1893.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas na sessão ordinaria de 1904,
Victoria, Typographia do "Jornal Official", 1904.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas em sessão ordinaria de 1908,
Victoria, Imprensa Estadual, 1909.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas em sessão ordinaria de 1910,
Victoria, Imprensa Estadual, 1911.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas em sessões ordinarias e extra-
ordinarias de 1911 a 1917, Victoria, Sociedade de
Artes Graphicas, 1918.

Leis do Congresso Legislativo do Estado do Espi-
rito Santo. Votadas em sessões ordinarias e ex-
traordinarias de 1919 a 1924, Rio de Janeiro, ty-
pographia do Jornal do Commercio, 1925.

MARTINS, Eliseu de Souza. Relatorio do Presiden-
te da Provincia do Espirito Santo, Victoria,
typographia do Correio de Victoria, 1879.

MAFRA, Manoel da Silva. Relatório do Presidente
da Provincia do Espirito Santo, Victoria, ty-
pographia do Correio de Victoria, 1878.

MONTEIRO, Jeronimo de Souza. Mensagem do Presi-
dente do Estado do Espirito Santo, Victoria,
typographia Nelson Costa, 1908.

MONTEIRO, Jeronimo de Souza. Mensagem do Presi-
dente do Estado do Espirito Santo, Victoria,
Imprensa Official, 1909.

- MASCARANHAS, Manoel Ribeiro Coitinho. Relatorio do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Typographia Espirito Santense, 1887.
- MARTINS, Eliseu de Sousa. Relatorio do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, typographia da Gazeta de Victoria, 1880.
- MATTOS, Eduardo Pindahiba. Relatorio do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Typographia do Jornal de Victoria, 1864.
- MONTEIRO, Bernardino de Souza. Mensagem do Presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, Sociedade de Artes Graphicas, 1916.
- MONTEIRO, Bernardino de Souza. Mensagem do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Sociedade de Artes Graphicas, 1917.
- MONTEIRO, Bernardino de Souza. Mensagem do Presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, Sociedade de Artes Graphicas, 1918.
- MONTEIRO, Bernardino de Souza. Mensagem do presidente do Estado do Espirito Santo, Victoria, Sociedade de Artes Graphicas, 1919.
- PEREIRA Junior, José Fernandes da Costa. Relatorio do Presidente da Provincia do Espirito Santo, Victoria, Typographia do Jornal da Victoria, 1962.
- PRADO, Manoel José de Menezes. Relatorio do Presidente do Espirito Santo, Victoria, Typographia Espirito-Santense, 1976.
- Relatorio da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo do Thesouro do Estado e do Commissariado Geral de Medição de Terras Publicas. Rio de Janeiro, typographia Leuzinger, 1896.

Recenseamento da População do Imperio do Brasil,
que se procedeu no dia 19 de agosto de 1872, Rio
de Janeiro, Typographia Nacional, 1873-1976.

SOUZA, Marcondes Alves de. Mensagem do Presiden
te do Estado do Espirito Santo, Victoria, typo
graphia Pimenta e Comp., 1913.

SILVA, João Thomé da. Falla do Presidente da Pro
vincia do Espirito Santo, Victoria, typographia
Espirito-Santense, 1875.

SILVA, Rodrigo Augusto da. Relatorio do Ministerio
da Agricultura, Rio de Janeiro, Typographia Na
cional, 1888.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1920, Victoria, Ty
pographia do Diario da Manhã, 1921.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1921, Victoria, Ty
pographia do Diario da Manhã, 1922.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1923, Victoria,
Typographia do Diario da Manhã, 1924.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1924, Typographia
do "Diario da Manhã", 1925.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1926, Victoria, Ty
pografia do Diario da Manhã, 1927.

Secretaria da Fazenda. Estatistica de Exportação
do Estado do Espirito Santo em 1927, Victoria, Ty
pographia do "Diario da Manhã", 1928.

Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação do Estado do Espírito Santo em 1928, Victoria, - Graphica-Editora "Vida Capixaba", 1929.

Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação do Estado do Espírito Santo em 1929, Victoria Imprensa Estadual, 1931.

Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação do Estado do Espírito Santo, em 1930. Victoria, Imprensa Official, 1932.

Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação do Estado do Espírito Santo em 1931, Victoria, Imprensa Official, 1932.

SUDRÉ, Constantino Gomes. Relatorio do Vice Presidente do Estado do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Estado, 1887.

TAVARES, Antonio Villela de Castro. Relatorio da Inspectoria Geral de Obras Publicas, Victoria Typographia Espirito Santense, 1875.

TOSTES, Marcelino de Assis. Relatorio do Presidente da Provincia do Espírito Santo, Victoria typographia do Horizonte, 1882.

Tesouraria Provincial. Quadro de Exportação da Provincia do Espírito Santo de 1881 a 1886, Victoria, dezembro de 1886.

VIANNA, Alziro. Relatorio do Secretario da Fazenda do Estado do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Diario da Manhã, 1926.

VIANNA, Alziro. Relatorio do Secretario da Fazenda do Estado do Espírito Santo, Victoria, Typographia do Diario da Manhã, 1927.

VIANNA, Alziro. Relatorio do Secretario da Fazenda do Estado do Espírito Santo, Victoria,

Typographia do Diário da Manhã, 1928.

1.3 - ARQUIVO NACIONAL (RIO DE JANEIRO)

ALMEIDA, Tomáz José Coelho de. Relatório do Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1879.

ATHAYDE, Antonio Francisco de. Relatório do Diretor da Secretaria de Agricultura, Terras e Obras do Espírito Santo, Victoria, Imprensa Estadual, 1910.

Breve Notícia Descritiva Sobre a Província do Espírito Santo. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1878.

Exposição sobre os negócios do Estado do Espírito Santo 1900 a 1908. Victoria, Typographia Nelson Costa & Comp., 1910.

GAMA, Antonio Joaquim de Miranda Nogueira. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo, Victoria, Typographia Nelson Costa & Comp. 1877.

SOUZA, Marcondes Alves de. Relatório sobre os negócios do Estado do Espírito Santo no período governamental de 1912 a 1916, Victoria, Typographia do Diário da Manhã, 1916.

1.4. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA (ESPÍRITO SANTO)

Contrato com o Estado do Espírito Santo para a construção e exploração das Obras do Porto de Vitória. Vitória, 1925.

Contrato celebrado em 2 de abril de 1927, entre o Governo do Estado do Espírito Santo e a Companhia Brasileira de Melhoramentos e Construções, para -

construção de 3 armazens de mercadorias com fundações e estrutura em concreto armado para o porto de Victoria.

Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

Decretos referentes aos portos do Brasil de 1869 a 1945, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1945. Fotografias do porto de Vitória.

Secretaria da Agricultura, Terras e Obras do Estado do Espirito Santo. Contracto de 29 de janeiro de 1929, de addiantamento ao Contracto celebrado em demarço de 1926 entre o Governo do Estado do Espirito Santo e a "Société de Construction du Port de Bahia", Victoria, Typographia Coelho, 1929.

1.5 - BIBLIOTECA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espirito Santo, Sessão Ordinaria de 1893, Typographia do "Estado do Espirito Santo", 1893.

ANNAES do Congresso Legislativo do "Estado do Espirito Santo". Sessão Ordinaria de 1895, typographia do Estado do "Espirito Santo", 1895.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espirito Santo. Sessão Ordinaria de 1896, Typographia do Estado do Espirito Santo, 1896.

ANNAES do Congresso Legislativo do Estado do Espirito Santo. Sessão Ordinaria de 1899, Typographia do Estado do "Espirito Santo", 1899.

Coleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1906. Vol. I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943.

Coleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do

Coleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1907. Vol. I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941.

Colleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1910. Vol. I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913.

Colleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1914. Vol. II, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916.

Colleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1916. Vol. II, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1917.

1.6 - BIBLIOTECA NACIONAL (RIO DE JANEIRO)

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1910

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1911

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1912

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1913

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1914

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1918

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1920

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1925

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1930

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1936

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1940

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1955

1-6 - BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA (RIO DE JANEIRO)

Estatistica do Commercio Maritimo do Brasil do Exercício de 1870 - 71. 1a. parte, Commercio Maritimo

ral Organizado pela Comissão Dirigida pelo Dr. Sebastião Ferreira Soares, Vol. I, Rio de Janeiro, 1876.

Estatística do Commercio Maritimo do Brasil do Exercício de 1870-71. 2a. parte, Commercio de longo Curso por Provincias, organizado pela Comissão Dirigida pelo Dr. Sebastião Ferreira Soares, Vol. II, Rio de Janeiro, 1877.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - do Espírito Santo.

Sinopse Estatística do Espírito Santo, nº 3, Situação Demográfica, Victoria, Serviço Grafico do IBGE, 1939.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística do Espírito Santo.

Sinopse Estatística do Espírito Santo, nº 4, Anuário Estatístico Commercial, Rio de Janeiro, Serviço Grafico do IBGE, 1942.

Inspetoria federal de Portos, Rios e Canaes. Estatística do Relatório de 1920, Rio de Janeiro, 1920

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, 194

Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do porto do Rio de Janeiro. Organizados e Publicados pela Alfandega com autorização do S. Ex. o Sr. Ministro da Fazenda, anos financeiros, 1878-79 a 1889-90, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1890.

Ministério de Viação e Obras Publicas. Portos do Brasil: Leis, Decretos, Contratos e mais actos officiais sobre os portos no Brasil, Rio de Janeiro, 1912.

Ministerio de Viação e Obras Publicas. As realizações do governo do presidente Getulio Vargas no Departamento Nacional de Portos e Navegação, Rio de Janeiro, 1942.

Repertorio da Legislação sobre Docas, Portos Maritimos e Terrenos de Marinha, e dos Actos Officiais Referentes as Concessões de Melhoramentos de Portos Maritimos (1831-1901). Organizado por Antonio José Caetano Junior, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1901.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1900.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1901 a 1906

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1907.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1909.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1910.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1912.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1913 a 1916.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1918.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1920.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1925.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1928.

Retrospecto Commercial do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1935 a 1940.

2 - OUTRAS FONTES

2.1-BIBLIOGRAFIA ESPECIFICA

ARAÚJO Filho, José Ribeiro de. O Porto de Vitória, IGEOG, série Teses e monografias N. 09 - São Paulo, USP, Instituto de Geografia, 1974.

AGUIAR, Aristeu Borges de. O Estado do Espirito Santo e as suas possibilidades, Victoria, 1927.

AGUIAR, Audifax. O café no Estado do Espirito Santo, Rio de Janeiro, Alba, 1932.

Aspectos fundamentais da politica economica do Espirito Santo. Vitória, MEC, 1971

ASSIS, F. Eugenio de. Dicionario Geografico e Historico do Estado do Espirito Santo, Vitória, 1941.

CAVATI, João Batista. História da imigração italiana no Espirito Santo, Belo Horizonte, São Vicent 1973.

Comissão de serviços de melhoramentos de Victoria. Instruções e especificações para o fornecimento do aparelhamento mechanico para o porto. Victoria, Ty pographia do Diario da Manhã, 1926.

DERENZI, Luiz Serafine. Biografia de uma ilha, Rio de Janeiro, Pongetti, 1965.

DERENZI, Luiz Serafini. O Espirito Santo sera o maior pequeno Estado do mundo, Vitória, 1953.

- DERENZI, Luiz Serafini. Os italianos no Espírito Santo, Rio de Janeiro, Artenova S.A., 1974.
- DALMON, Basilio Carvalho. Descoberta, Historia e Statistica da Provincia do Espirito Santo, Vol 3, Victoria, Typografia do Espirito Santo, 1879.
- Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Social e Economico. Diagnóstico para planejamento economico do Estado do Espirito Santo, Vitoria, 1966.
- MARQUES, Cezar Augusto. Dicionario Historico, Geographico e Statistico da Provincia do Espirito Santo., Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1878.
- NOVAIS, Maria Stella de. Estudos sobre Administraçãõ Brasileira. O Presidente do Espirito Santo, Jeronimo de Souza Monteiro, Vitória, S/D
- NOVAIS, Maria Stella de. História do Espírito Santo, Vitória, Fundo Editorial do Espirito Santo. 1969.
- OLIVEIRA, José do Patrocínio Machado de. Breves - notas sobre origens do povoamento, evolução política e social de Vitória, Vitória, Departamento Estadual de Estatística do Espírito Santo. S/D.
- OLIVEIRA, José Teixeira de. História do Estado do Espírito Santo, 2 ed. Vitória, Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975
- PENHA, Misael Pereira. Historia da Provincia do Espirito Santo, Rio de Janeiro, 1878.
- PEREIRA, J. Veríssimo da Costa. Vitória, a cidade e o porto, Rio de Janeiro, Bolerim Geogr., nº 20:1193 - 1203, novembro de 1944.

RODRIGUES, Lélío. Desenvolvimento da agricultura no Espírito Santo, Vitória, Acares, 1968.

ROSA, Léa Brígida Rocha Alvarenga. Companhia Estrada de Ferro de Vitória a Minas 1890 a 1940, Tese de Mestrado, USP, 1976.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce, Belo Horizonte, 1974.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. Segunda viagem ao interior do Brasil - Espírito Santo, São Paulo, Editora Nacional, 1936.

SIQUEIRA, Antunes de. Esbôço histórico dos costumes do povo Espírito-Santense, Victoria, Typographia Official, 1944.

TORRES Filho, Artur E. Magarinos. O Estado do Espírito Santo e seu desenvolvimento econômico, Rio de Janeiro, 1913.

2.2 - BIBLIOGRAFIA GERAL

AMIN, Samir. A crise do imperialismo, Rio de Janeiro, Edições Braal, 1977.

AUSTRICLIANO, Carvalho de. Brasil Colonial e Brasil Império, Vol. 2, Rio de Janeiro, S/E, 1927.

ALBUQUERQUE, Marcos Cintra Cavalcante de. Quatro Séculos de História Econômica do Brasil, São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1977.

BUESCU, Mircea. História Econômica do Brasil, Rio de Janeiro, APEC, 1970.

BUESCU, Mircea. 300 Anos de Inflação no Brasil, Rio de Janeiro, APEC, 1970.

- BUESCU, Mircea e TAPAJÓS, Vicente. História do Desenvolvimento Econômico do Brasil, 2. ed. Rio de Janeiro, A Casa do Livro, 1969.
- BEAUCLAIR, Geraldo. Introdução ao Estudo do Pensamento Econômico, Rio de Janeiro, Editora Americana, 1974.
- BARRACLOUGH, Geoffrey. Introdução à História Contemporânea, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1975.
- BARBOSA, Ruy. A questão dos portos no Brasil, Salvador, Editora Dois Mundos, 1919.
- BICALHO, F. Paula de. Portos no Brasil, Maranguape, Alba, 1925.
- BELLO, José Maria. História da República, São Paulo, Editora Nacional, 1976.
- CARVALHO, Fernando Viriato Miranda de. Estudos de portos no Brasil, Ensaio Rodrigues, Rio de Janeiro, 1930.
- CÉLERIER, Pierre. Os portos marítimos, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1962.
- COSTA, Emilia Viotti da. Da Monarquia à República; Momentos Decisivos, São Paulo, Editora Ciências Humanas Ltda, 1979.
- CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Héctor Pérez. Os Métodos da História, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1979.
- CASTRO, Claudio de Moura. Estrutura e Apresentação de Publicações Científicas, São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1976.
- CAVALCANTE, Amaro. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil em 1889, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.

- CHAUNU, Pierre. História da América Latina, São Paulo, Difel, 1976.
- CALÓGERAS, J. Pandiá. Formação histórica do Brasil São Paulo, Editora Nacional, 1972.
- CARONE, Edgard. A República Velha, Rio de Janeiro, Difel, 1976.
- CARONE, Edgard. A Primeira República, Rio de Janeiro, Difel, 1976.
- CARONE, Edgard. A Terceira República 1937 - 1945, Rio de Janeiro, Difel, 1976.
- CASTRO, Antonio Barros de. Sete ensaios sobre a economia brasileira, Vol. II, Rio de Janeiro, Editora Forence, 1971.
- CARDOSO, Fernando Henrique e FALETTO, Enzo. Dependência e desenvolvimento na América Latina. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.
- DELFIN, Neto. O problema do café no Brasil, São Paulo, Editora da Fundação Getulio Vargas, 1979.
- DEANE, Phyllis. A Revolução Industrial, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1975.
- DOBB, Maurice. A evolução do Capitalismo, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.
- DIEGUES Junior, Manoel. Imigração, Urbanização e Industrialização, Rio de Janeiro, Centro Brasileiro de Pesquisa Educacional, 1964.
- FRANÇA, Ary. A marcha do café e as fronteiras, XVIII Congr. Inter. Geogr., Rio de Janeiro, 1960.
- FREITAS, Gustavo de. 900 textos e documentos de História, Lisboa, Plátano Editora, 1975.

- FURTADO, Celso. Formação Econômica da América Latina, Rio de Janeiro, Lia Editor S. A., 1970.
- FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil, 17 ed. São Paulo, Editora Nacional, 1979.
- FURTADO, Celso. A economia brasileira, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1954.
- FURTADO, Celso. Desenvolvimento e Subdesenvolvimento, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.
- FLOUD, Roderick. An Introduction to Quantitative Methods for Historians, Princeton, New Jersey, 1973.
- FAUSTO, Boris. Trabalho urbano e conflito social Rio de Janeiro, Difel, 1977.
- GOIS, Araujo H. Problemas Portuários, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1930.
- HOLLOWAY, Thomas H. Vida e Morte do Convênio de Taubaté, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.
- HUGON, Paul. História das doutrinas econômicas, São Paulo, Atlas, 1976.
- HUGON, Paul. A moeda: introdução à análise e às políticas monetárias e moeda no Brasil, São Paulo, Pioneira, 1967.
- História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III, O Brasil Republicano, Vol. 1, Estrutura de Poder e Economia (1889-1930), sob a direção de Boris Fausto, São Paulo, Difel, 1977.
- História Geral da Civilização Brasileira, Tomo II, O Brasil Monárquico, Vol. 5, Do Império à república, por Sérgio Buarque de Holanda, 2. ed. São Paulo, Difel, 1977.

- JAMES, Preston. As terras cafeeiras do Brasil Sudeste, Bol. Geogr. nº 19:701, Rio de Janeiro, 1945
- LIMA, Heitor Ferreira. História Político-Econômica e Industrial do Brasil, 2. ed. São Paulo, Editora Nacional, 1976.
- LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil, Ministério de Viação e Obras Públicas, Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, Rio de Janeiro, Editora "O Norte", 1922.
- LONGO Filho, P. Coordenador. O Café no Brasil, Ministério da Indústria e do Comércio, Instituto Brasileiro do Café, Rio de Janeiro, 1978.
- MAURO, Frédéric. História Econômica Mundial, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1975.
- MOTA, Carlos Guilherme, Organizador. Brasil Em Perspectiva, 1. ed. São Paulo, Difel, 1978.
- MAGALHÃES, Hildebrando. Contribuição para a história do café, Departamento Nacional do Café, Rio de Janeiro, 1964.
- MYRDAL, G. Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas, Rio de Janeiro, Saga, 1972.
- MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil São Paulo, Brasiliense, 1973.
- ÓNODY, Oliver. A Inflação Brasileira (1820-1958), Rio de Janeiro, S/E, 1960.
- PRADO Junior, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo, São Paulo, Martins Editora, 1942.
- PRADO Junior, Caio. História Econômica do Brasil, 22. ed. São Paulo, Brasiliense, 1979.

- PEREIRA, Luiz, Organizador. Subdesenvolvimento e Desenvolvimento, 3,ed. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1976.
- PEREIRA, Luiz. Organizador. Urbanização e Subdesenvolvimento, 4. ed. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979.
- PINTO, L. A. Costa. Desenvolvimento econômico e transição social, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1976.
- SOBRINHO, Alves Motta. A civilização do café, São Paulo, Brasiliense, 1978.
- RÉMOND, René. O século XIX, São Paulo, Editora Cultrix, 1974.
- RIOUX, Jean-Pierre. A Revolução Industrial, São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1975.
- REY, Luis. Como Redigir Trabalhos Científicos, São Paulo, Editora Edgard Blucher Ltda, 1972.
- Revista Brasileira de Economia. Vol. 25, Nº 3; julho/setembro, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1971.
- Revista Brasileira de Economia. Vol. 26, Nº 3, julho/setembro, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1973.
- Revista Conjuntura Econômica. Vol. 27, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, maio de 1973.
- SIMONSEN, Robert C. Evolução Industrial do Brasil e outros estudos, Vol. 349, São Paulo, Brasiliense, 1973.
- SOBRINHO, Alves Motta. A civilização do café, São Paulo, Brasiliense, 1978.

- SILVA, Sergio. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil, São Paulo, Alfa-Omega, 1978.
- SINGER, Paul. Economia política da urbanização, São Paulo, Brasiliense, 1977.
- SINGER, Paul. Desenvolvimento e crise, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- SALVADOR, Ângelo Domingos. Métodos e Técnicas da Pesquisa Bibliográfica, Porto Alegre, Livraria Sulina Editora, 1977.
- SILVA, Rebeca Peixoto de. Redação Técnica. Porto Alegre, Editora Formação, 1975.
- SALOMON, Delcio Vieira. Como Fazer uma Monografia. Elementos de Metodologia do Trabalho Científico, Belo Horizonte, Interlivros, 1977.
- TAVARES, Maria da Conceição. Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro, 7. ed. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1978.
- TAPAJÓS, Vicente. História do Brasil, Vol. 41, e. ed. São Paulo, Editora Nacional, 1944.
- TAUNAY, A. de. Peguesa História do Café no Brasil Rio de Janeiro, Departamento Nacional do café, 1945.
- VILLELA, Anibal Villanova e SUZIGAN, Wilson. Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira 1889-1945, 2.ed. Rio de Janeiro, IPEA, série monográfica, 1975.

2.3 - ENTREVISTA DE HISTÓRIA ORAL

- BRECIANI, Wallace. Entrevista concedida à Maria da Penha Siqueira, em 31 de dezembro de 1979, depositada no Laboratório de História Oral da Universidade Federal de Santa Catarina, sob o registro P.G.03-N.0223.

ANEXO 1

EXPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO DE AÇÚCAR E CAFÉ
EM ARROBAS - 1844 A 1900

ANOS	AÇÚCAR	CAFÉ
1844	324.308	-
1845	206.032	32.033
1846	157.208	115.390
1847	147.063	115.390
1848	330.169	94.149
1849	184.232	57.363
1853	75.370	86.729
1854	97.247	117.179
1855	49.895	111.178
1856	78.564	196.964
1857	24.474	159.883
1858	43.232	151.227
1859	39.822	136.102
1860	29.450	202.117
1869	19.431	357.382
1870	49.544	408.671
1872	40.072	432.414
1873	18.164	450.303
1874	19.260	330.863
1891	11.456	1.250.838
1892	não exportou	1.111.552
1893	572	1.450.876
1894	52	1.547.876
1895	não exportou	1.622.045
1896	não exportou	1.686.104
1897	não exportou	2.448.008
1898	não exportou	2.226.544
1899	não exportou	1.626.431
1900	não exportou	1.234.195

FONTE: TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico, págs. 104 e 105.

ANEXO II

RECEITA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO -
1870 A 1886

ANOS	RECEITA	VALOR DEFLACIONADO E	ÍNDICE
1870	183:030\$747	16.823	100
1871	257:220\$266	25.748	140
1872	219:120\$810	22.825	119
1873	281:374\$674	30.584	153
1874	255.972\$508	27.494	139
1875	331.516\$009	37.587	181
1876	321.045\$460	33.901	175
1877	338:025\$239	34.598	184
1879	445:990\$895	39.719	243
1884	407:512\$625	35.130	222
1885	447:577\$939	34.670	244
1886	449:812\$649	35.032	245

FONTE: TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Económico, págs.104 e 105.

ANEXO III

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM SACAS DE 60
QUILOS - 1850 A 1931

ANOS	SACAS DE 60 QUILOS	ANOS	SACAS DE 60 QUILOS
1850	13.557	1901	428.657
1851	17.120	1902	643.722
1852	18.037	1903	657.881
1853	21.683	1904	607.130
1854	29.295	1905	588.797
1855	27.795	1906	589.790
1856	49.241	1907	747.603
1857	39.970	1908	708.353
1858	37.807	1909	416.125
1859	34.026	1910	407.970
1870	102.168	1911	433.907
1871	106.299	1912	568.167
1872	108.104	1913	597.570
1873	112.576	1914	629.168
1874	82.715	1915	968.195
1875	98.570	1916	712.966
1876	103.890	1917	722.258
1877	154.570	1918	657.372
1878	253.102	1919	802.520
1879	257.178	1920	846.394
1890	276.326	1921	1.104.034
1891	312.709	1922	1.016.211
1892	277.880	1923	1.071.875
1893	362.719	1924	1.280.846
1894	386.969	1925	1.220.063
1895	405.511	1926	1.244.434
1896	421.526	1927	1.368.218
1897	612.002	1928	1.208.094
1898	556.636	1929	1.238.837
1899	406.608	1930	1.345.665
1900	394.153	1931	1.594.409

FONTE: De 1850 a 1900. Idem citação anexo I

De 1901 a 1918. MONTEIRO, Bernardino. Mensagem de 191
pág. 76.

De 1919 a 1931. Secretaria da Fazenda. Estatística de

ANEXO IV

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM RÉIS E LIBRAS ESTERLINAS - 1908 A 1920

ANOS	VALOR DO CAFÉ EM RÉIS	VALOR DO CAFÉ EM LIBRA ESTERLINA
1908	14.628:854\$980	923.539
1909	12.173:575\$058	768.049
1910	12.229:862\$998	825.784
1911	23.049:694\$817	1.549.038
1912	29.673:439\$092	1.996.866
1913	22.835:657\$925	1.518.328
1914	17.628:673\$941	1.074.919
1915	28.470:524\$009	1.477.453
1916	26.650:807\$300	1.325.901
1917	23.724:260\$125	1.255.916
1918	24.765:971\$375	1.329.359
1919	59.101:628\$567	3.543.263
1920	47.532:438\$099	2.865.126

FONTE: A.P.V. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Vitória, 1932.

Deflator. ÓNODY. A Inflação Brasileira, págs. 22 e 23.

ANEXO V

RECEITA DO ESPÍRITO SANTO EM RÉIS E LIBRAS ESTERLINAS -
1892 A 1918

ANOS	VALOR DA RECEITA EM RÉIS	VALOR DA RECEITA EM LIBRAS ESTERLINAS
1892	3.181:458\$896	159.471
1893	3.186:138\$353	153.919
1894	4.489:042\$647	188.773
1895	4.669:417\$168	193.350
1896	3.875:021\$491	146.337
1897	4.170:324\$733	134.779
1898	3.660:755\$600	109.636
1899	3.130:592\$286	97.012
1900	2.926:282\$900	115.847
1901	2.496:312\$128	118.309
1902	2.801:585\$252	139.382
1903	2.214:985\$541	110.749
1904	2.365:464\$414	120.074
1905	2.471:986\$185	163.816
1906	2.442:779\$407	164.608
1907	2.444:862\$272	154.347
1908	2.403:053\$401	151.708
1909	2.663:900\$602	168.069
1910	3.162:841\$914	213.561
1911	4.756:158\$612	319.634
1912	5.397:176\$393	363.202
1913	4.224:519\$209	280.886
1914	3.387:597\$811	206.561
1915	4.577:894\$388	237.566
1916	4.375:330\$843	217.678
1917	4.537:643\$194	240.214
1918	4.930:230\$914	264.639

FONTE: A.P.V. MONTEIRO, Bernardino. Relatório de 1919. pág. Deflator. ÔNODY. A Inflação Brasileira, págs. e 23.

ANEXO VI

EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO INTERNACIONAL DO ESPÍRITO SANTO
EM RÉIS - 1902 A 1910

ANOS	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
1902	11.165:514\$000	661:160\$000
1903	15.381:142\$000	1.420:994\$000
1904	18.101:759\$000	2.229:773\$000
1905	12.491:183\$000	806:145\$000
1906	11.257:182\$000	1.033:985\$000
1907	13.110:770\$000	2.386:973\$000
1908	11.509:355\$000	1.575:361\$000
1909	9.083:870\$000	2.039:870\$000
1910	9.643:137\$000	1.979:715\$000

FONTE: TORRES Filho. O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico. pág. 441.

ANEXO VII

VALOR OFICIAL DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO
1920 A 1930

P R O D U T O S								
ANOS	CAFÉ	MADEIRA	AÇÚCAR	MILHO	FEIJÃO	TECIDOS DE ALGODÃO	COUROS	OUTROS
1920	47.532:439\$099	2.724:782\$471	515:560\$100	620:563\$400	496:012\$000	408:784\$000	-	1.369:198\$
1921	71.863:367\$750	4.593:070\$435	408:016\$600	293:328\$000	244:878\$000	442:254\$000	-	1.105:338\$
1922	90.657:657\$236	5.248:231\$987	66:981\$000	132:900\$000	812:096\$000	524:010\$000	-	885:241\$
1923	115.533:704\$159	4.988:337\$688	447:114\$000	96:769\$000	299:177\$000	706:430\$000	-	1.079:032\$
1924	206.412:134\$350	4.265:676\$045	1.739:365\$700	97:002\$000	118:020\$000	703:125\$000	-	1.459:032\$
1925	209.866:926\$818	5.083:125\$021						
1926	181.635:573\$300	6.132:992\$700	321:779\$200	35:249\$000	40:778\$000	1.014:027\$000	234:747\$000	2.579:691\$
1927	188.909:893\$550	5.668:317\$100	94:437\$000	-	288:715\$600	557:985\$600	204:457\$000	2.482:408\$
1928	195.862:094\$000	7.666:825\$900	122:224\$000	494:934\$000	479:312\$000	856:195\$000	312:695\$000	2.323:135\$
1929	181.880:653\$700	7.182:296\$100	273:643\$000	-	181:812\$000	825:400\$000	433:781\$000	2.918:639\$
1930	113.201:062\$800	4.627:019\$300	1.379:518\$000	38:553\$000	918:940\$000	577:095\$000	267:946\$000	1.862:159\$

FOUVE: A.P.U. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação - Vitória - Espírito Santo - 1935

ANEXO VIII

EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO DE VITÓRIA EM VALOR OFICIAL
1922 A 1930

ANOS	CAFÉ	OUTROS	TOTAL
1922	55.386:374\$561	989:876\$141	56.376:250\$702
1923	83.430:549\$834	1.305:039\$143	84.765:588\$977
1924	119.416:018\$884	1.443:197\$053	120.861:215\$937
1925	125.043:312\$378	1.421:079\$325	126.464:391\$053
1926	123.401:183\$000	1.482:408\$950	124.883:591\$950
1927	122.849:000\$000	1.725:922\$100	124.574:922\$100
1928	132.536:278\$000	1.155:505\$700	133.691:783\$700
1929	139.049:942\$500	818:020\$200	139.867:962\$700
1930	98.499:752\$800	740:012\$100	99.239:764\$900

FONTE: A.P.V. Secretaria da Fazenda. Estatística de Exportação, Vitória, Espírito Santo, 1931.

ANEXO XIX

EXPORTAÇÃO GERAL DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA, EM VALOR OFICIAL. 1922 A 1930

ANOS	CAFÉ	OUTROS	TOTAL
1922	29.579:964\$834	6.210:440\$951	35.790:405\$785
1923	33.414:756\$500	4.334:891\$823	37.749:548\$323
1924	74.189:767\$435	1.704:248\$094	75.894:015\$529
1925	73.022:209\$000	4.028:832\$000	77.051:041\$000
1926	53.374:803\$000	3.623:304\$572	56.998:107\$572
1927	54.209:390\$000	2.723:082\$650	59.932:472\$700
1928	58.696:743\$500	7.185:527\$200	65.882:270\$300
1929	39.904:602\$600	7.943:855\$300	47.848:457\$900
1930	13.191:685\$800	6.398:659\$700	19.590:341\$500

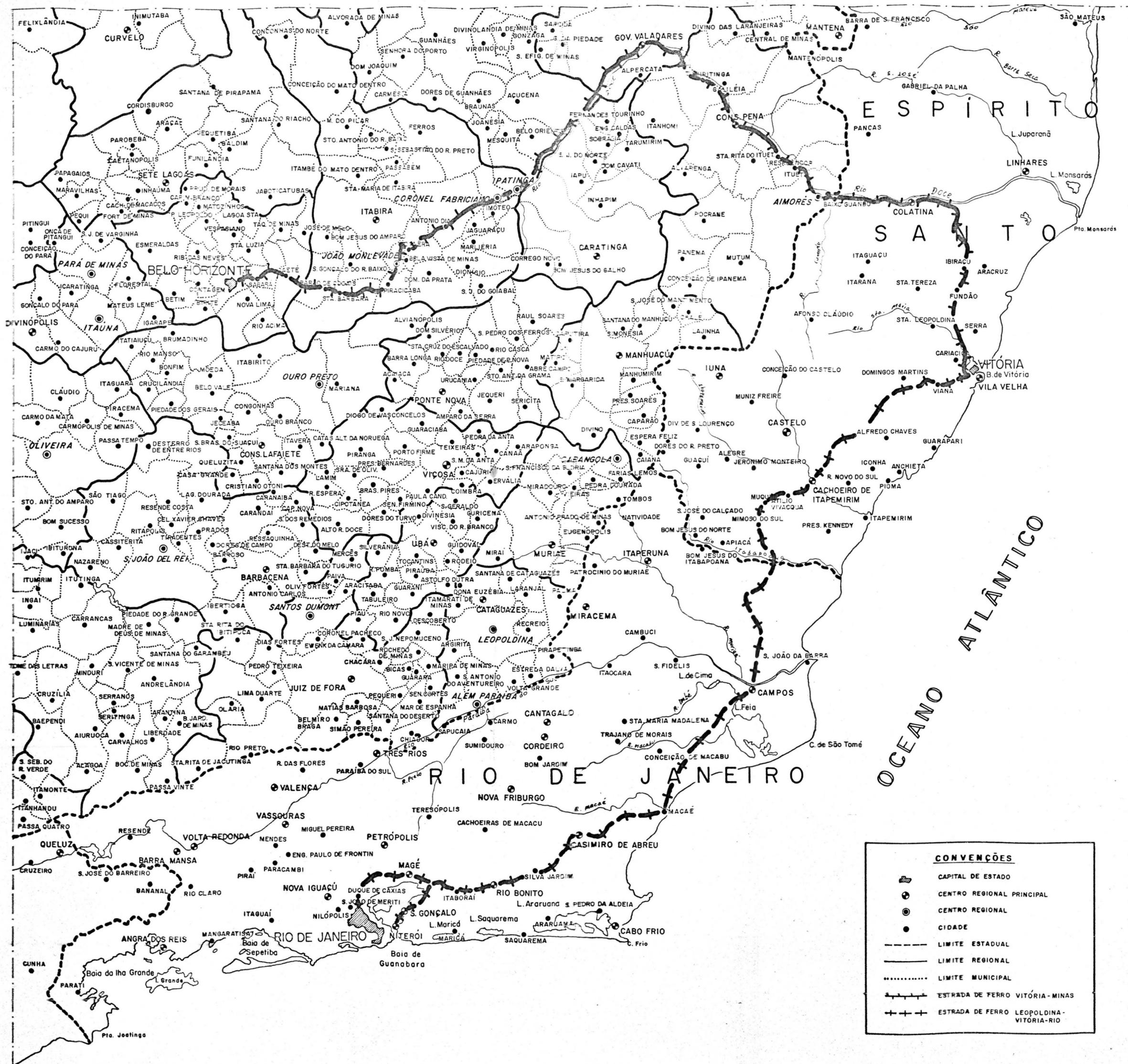
FONTE: Idem citação anexo VIII.

ANEXO X

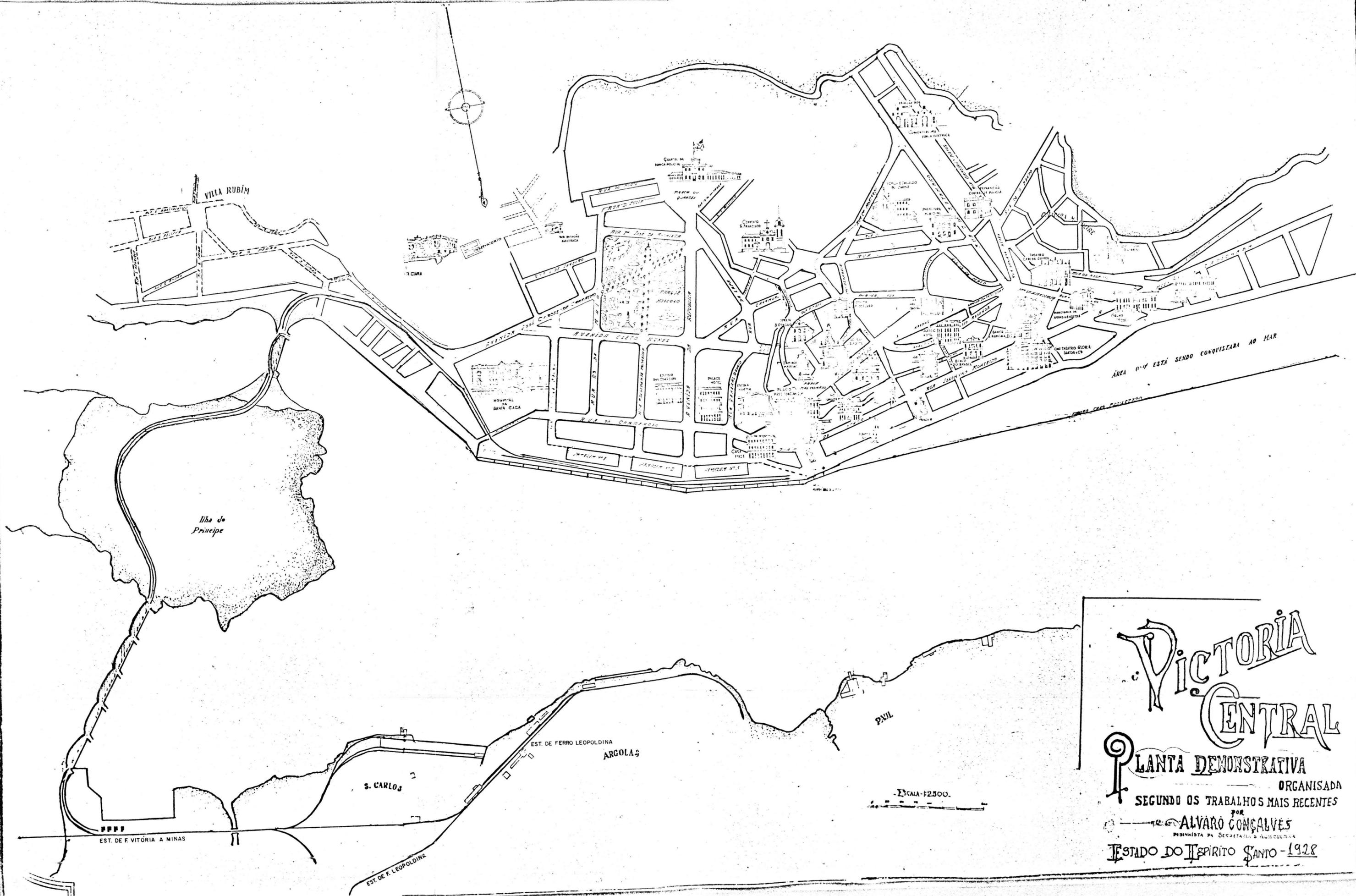
EXPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO POR OUTRAS VIAS DE TRANSPORTE EM VALOR OFICIAL . 1922 A 1930.

ANOS	CAFÉ	OUTROS	TOTAL
1922	5.961:319\$000	469:144\$000	6.430:463\$000
1923	-	1.977:211\$000	1.977:211\$000
1924	12.807:615\$000	5.234:776\$000	18.042:391\$000
1925	11.801:334\$000	3.896:568\$000	15.697:902\$000
1926	4.860:413\$000	5.186:528\$000	10.046:941\$000
1927	11.851:503\$000	4.848:674\$000	16.700:177\$000
1928	4.630:371\$000	3.800:066\$000	8.430:437\$000
1929	2.926:109\$000	2.754:562\$000	5.680:671\$000
1930	1.513:225\$000	3.532:698\$000	5.045:923\$000

FONTE: Idem citação anexo VIII.



MINAS GERAIS - ESPÍRITO SANTO - RIO DE JANEIRO



D. N. P. N.

FISCALIZAÇÃO DO PÔRTO DE VITÓRIA

PLANTA TOPO HIDROGRÁFICA DO PÔRTO

ESC. - 1:2.500

1943



MORRO DAS ARGOLAS

CARACTERÍSTICAS DO PORTO	
PROFUNDIDADE DO CANAL DE ACESSO ABAIXO DO ZÉRO HIDROGRÁFICO	7,50 m
EXTENSÃO DO CAIS PARA PROFUNDIDADES DE 4,5 A 7m	895 m
LARGURA DA FAIXA DO CAIS	12 A 17m
NÚMERO DE ARMAZENS	4
ÁREA DOS II	8.281,00m
CAPACIDADE DOS II	16.562 ton
QUINHASTES ELÉTRICOS DE 15 A 5 TON.	9
II A VAPOR DE 5 E 10 TON.	2
PONTES ROLANTES DOS ARMAZENS DE 15 TON.	8
CADEIA FLUTUANTE DE 80 TON.	1
EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS (1,60 A 1,60m)	4.432,00m
REBOCADORES	2 (40 a 60HP)