

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

**LUCAS DA SILVA MACHADO**

**NO CAMINHO DAS ÁGUAS: A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA VILA DE  
ITAPEMIRIM E DE SEU PORTO (1800-1850)**

**VITÓRIA  
2021**

**LUCAS DA SILVA MACHADO**

**NO CAMINHO DAS ÁGUAS: A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA VILA DE  
ITAPEMIRIM E DE SEU PORTO (1800-1850)**

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

Professor Orientador: Luiz Claudio M. Ribeiro

**VITÓRIA**

**2021**

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

---

M149 MACHADO, Lucas da Silva, 1991-  
c No caminho das águas: a trajetória histórica da vila de Itapemirim e de seu porto (1800-1850) / Lucas da Silva Machado. - 2021.  
142 f.

Orientador: Luiz Claudio M. Ribeiro.

Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Itapemirim, Rio, Bacia (MG e ES). 2. Geografia antiga - Mapas. 3. População - Estatísticas. 4. Pesquisa populacional. 5. População - Aspectos econômicos. I. Ribeiro, Luiz Claudio M.. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU:93/99

---

LUCAS DA SILVA MACHADO

**NO CAMINHO DAS ÁGUAS: A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA VILA DE  
ITAPEMIRIM E DE SEU PORTO (1800-1850)**

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

Aprovado em: \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ 2021

**Comissão Examinadora:**

Prof. Dr. Luiz Cláudio M. Ribeiro  
Universidade Federal do Espírito Santo  
Orientador

---

Prof. Dr. Aristides Arthur Soffiate Netto  
Universidade Federal Fluminense  
Membro Externo

---

Prof. Dr. Carlo Eugênio Nogueira  
Universidade do Espírito Santo  
Membro Externo

---

Prof. Dr. Carlos Eugênio Soares de Lemos  
Universidade Federal do Espírito Santo/  
Membro Interno

---

Prof. Dr. Josemar Machado de Oliveira  
Universidade Federal do Espírito Santo  
Membro Interno

---

*“Faça valer o seu ingresso  
O show está bem no início  
Viver atrás do seu progresso  
Esse é o compromisso*

*Vem fazer valer  
Vamos achar nosso lugar  
Vai permanecer  
Essa vontade de encontrar  
A luz no fim do túnel e nunca se entregar...  
Ao fim*

*Eu posso até me machucar  
Mas vou sem medo do perigo  
Pra quem vier me derrubar  
Levanto e enfrento com um sorriso  
Porque alguém vai me julgar  
Se nessa vida eu só insisto  
Em ser feliz me apaixonar  
E envelhecer com os meus amigos  
Daqui pra frente eu vou fazer história  
Quem não entende pode ir embora  
Sonho em ser mais feliz  
Sou um eterno aprendiz”*

*(Scracho, Faça Valer, 2007)*

## AGRADECIMENTOS

Faltam-me palavras para expressar este momento. Não é clichê, é a pura e mais sincera verdade. É um sonho que está se concluindo. Primeiramente, preciso agradecer a Deus. Sem sombra de dúvidas, Ele esteve presente em toda esta minha trajetória, ajudando-me a prosseguir. Eu preciso deixar bem explícito: obrigado, Deus, muito obrigado mesmo por este momento, por toda a aprendizagem, por eu estar me tornando uma pessoa melhor, pelas pessoas que me proporcionou conhecer, pelos livros que eu pude ler, pelos 800 quilômetros semanais em 2019, ofereço-Lhe o mais verdadeiro obrigado.

A minha esposa, Maria Alice, sempre presente nesta jornada, e minha filha, Ana, combustível para os momentos difíceis, companheira nas inúmeras manhãs, tardes, noites e madrugadas, pulando no sofá, brincando na sala, vendo seus filmes e vídeos, fazendo-me inúmeras perguntas, pedindo-me para ler livros de história do Espírito Santo; quem hoje não pode ver um notebook que logo diz: “vou fazer mestrado” - nossa, que felicidade!

Aos meus pais, Luiz Carlos e Elizanda, por toda a luta e sacrifício para que eu pudesse ter uma profissão, e, hoje, o mestrado se torna realidade. Minha mãe, muito trabalhadora, obrigado pelas noites de serviço no hospital, que, logo pela manhã, se emendava em uma jornada de oito horas semanais nos postos de saúde da cidade – a senhora é uma guerreira! Agradeço ao meu pai por me trazer consciência de classe, das maneiras mais inusitadas, perguntando-se onde estavam as pessoas pretas nos filmes, nas arquibancadas de eventos como Copa do Mundo, Olimpíadas, Fórmula 1, o que, de maneira bem sutil, me ensinou a torcer para os “nossos primos”, países africanos e latino-americanos, nessas ocasiões.

A minha irmã, Laryssa, pelos inúmeros conselhos “acadêmicos”, conversas, acordos e desacordos sobre a história de Itapemirim – você é uma referência. A Lays, minha irmã gêmea, obrigado por sempre, literalmente, estar comigo, desde crianças até hoje, influenciando-me em várias decisões. Aos meus tios, Rose e Eder, verdadeiros pilares na minha vida, pessoas que eu tenho certeza de que sempre vão estar presentes quando eu precisar, e isso nada pode mudar, o carinho por vocês é imenso.

As minhas tias Ana Maura, Maria da Penha e Luzimar, esta que sempre conseguia um livro junto ao seu esposo Álvaro, e a tia Luguinha – vocês são fundamentais em minha vida. Não posso esquecer-me de todos os meus primos, em especial, Rodrigo e Suelen. Aos meus avós maternos, Adilson e Eliza, a quem sou grato pela presença em minha vida. Obrigado, meus avós, por me tratarem como filho desde que fui morar com vocês, cobrando-me nos tempos de escola, mesmo sendo analfabetos, contribuindo para a realização da minha faculdade, sempre me esperando acordados com a janta pronta. Muito obrigado mesmo, vocês são fantásticos.

Ao meu orientador, Luiz Cláudio, por ter aceitado me orientar, por ter tido paciência e me proporcionado um conhecimento que eu nem imaginava poder alcançar, tirando-me da “história da sofrência” e levando-me para a “nossa história, que sempre existiu e não tem demérito nenhum em relação a outras”. Aos colegas do Laces, que contribuíram tanto para este trabalho, como o Tiago, o Carlo Eugênio, o Paulo Roberto, a Rafaela e o Eugênio, fundamentais para o entendimento do Itapemirim. Não posso esquecer-me do meu grande amigo Kayrone, responsável por produzir os mapas desta dissertação, e a Pollyana, fundamental nas correções ortográficas de meus textos. Sem vocês o trabalho não chegaria aonde está hoje.

Aos meus diretores, Norma e José Renato, pela flexibilização do meu horário de trabalho, em 2019, para que eu pudesse participar das disciplinas, Eloíza, que em 2018 me liberou para fazer as provas de línguas e do Mestrado. Não posso me esquecer do Bruno, que, além de diretor, se tornou um verdadeiro amigo, incentivando-me, ainda em 2015, a correr em busca desse sonho, e, depois, dando-me todo suporte para que eu pudesse realizá-lo.

Por fim, aos meus colegas de faculdade, Wanderson, também conhecido como Alemão, e Fernando, com quem, sob a orientação do professor Marco Aurélio Borges, dei os primeiros passos rumo a esta pesquisa que hoje virou dissertação. Aos meus professores do ensino médio, vocês foram meu espelho para que hoje eu me tornasse um professor, e aos meus amigos, todos, todos mesmo. Muito obrigado!

## RESUMO

A presente dissertação tem por objetivo estudar o porto de Itapemirim nas primeiras décadas do século XIX (1800-1850), abordando questões sociais, políticas e econômicas que o cercam. Neste sentido, com a utilização de mapas e registros de párocos e viajantes que percorreram a localidade, busca-se analisar o rio Itapemirim, desde sua barra até suas nascentes, perpassando todo o contexto histórico, iniciado no século XVI, com a colonização portuguesa, até o século XIX, proporcionando a formação da vila de Itapemirim. Com isso, utilizarei a concepção de tempo histórico desenvolvida por Fernand Braudel, marcada pela dialética de durações, apontando a dinâmica de mudança e permanência existentes em suas obras, além de conceitos que abordam formação do espaço geográfico. Seguindo por esta linha, o presente trabalho analisa a relação econômica que Itapemirim possuía com outras praças de comércio, como Rio de Janeiro e Vitória, que pelo seu porto, através da navegação de cabotagem, exportavam e importavam produtos que movimentavam o comércio local e de todo o Espírito Santo.

**Palavras-Chave:** Porto de Itapemirim, rio Itapemirim, Navegação de Cabotagem, Espírito Santo, Economia.

## ABSTRACT

This dissertation aims to study the port of Itapemirim in the first decades of the nineteenth century (1800-1850), addressing social, political and economic issues that surround it. In this sense, using maps and records of parish priests and travelers who traveled through the locality, we seek to analyze the Itapemirim river, from its bar to its sources, traversing the entire historical context, which began in the 16th century, with Portuguese colonization, until the 19th century, providing for the formation of the village of Itapemirim. Thus, I will use the concept of historical time developed by Fernand Braudel, marked by the dialectic of durations, pointing out the dynamics of change and permanence existing in his works, in addition to concepts that address the formation of geographic space. Following this line, the present work analyzes the economic relationship that Itapemirim had with other commercial squares, such as Rio de Janeiro and Vitória, which through their port, through coastal shipping, exported and imported products that moved local and domestic commerce. all the Holy Spirit.

**Keywords:** Itapemirim Port, Itapemirim River, Cabotage Navigation, Espírito Santo, Economy.

## LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização da Bacia do Itapemirim e seus Afluentes .....	25
MAPA 2: mapa Brasiliaanze Scheepvaard door, de Johan Larius Gedaan vit Urankryk in't laar, no ano de 1556.....	26
MAPA 3: Mapa Terra Brasilis, do Atlas Miller de 1519, onde se vê o Baixos dos Pargos.....	37
MAPA 4: Detalhe d'O Brasil no mapa de Gaspar Viegas onde apresenta o Baixos dos Parguetes de 1534.....	38
MAPA 5: As linhas divisórias de São Tomé e do Espírito Santo.....	40
MAPA 6: Definição da fronteira sul da Capitania do Espírito Santo e da fronteira norte da Capitania de São Tomé, com base no acordo feito entre os donatários Vasco Fernandes Coutinho e Pero de Gois da Silvera.....	41
MAPA 7: Detalhe da Terra que vay pera o cabo frio no Roteiro de Todos os Sinais de Luiz Teixeira de 1590.....	44
MAPA 8: Os Jesuítas no Espírito Santo (1551-1760), adaptado de Serafim Leite....	48
MAPA 9: O rio Itapemirim no Mapa Estado do Brasil de 1631.....	53
MAPA 10: Ilha dos Franceses, Monte Aghá e Barreiras Vermelhas representados na Carta 21, "Costa do Sprito Santo ao Cabo d: S: Thome", no Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz, de João Teixeira Albernaz, o Moço, de 1666.....	54
MAPA 11: Ilha dos Franceses e Monte Aghá representados no <i>Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz</i> , de João Teixeira Albernaz, o Moço, de 1666.....	56
MAPA 12: Território da vila do Itapemirim logo após sua emancipação em 1816.....	67
MAPA 13: Mapa das fazendas de Itapemirim em 1878.....	72
MAPA 14: Mapa das fazendas de Itapemirim em 1878.....	83
MAPA 15: Mapa que aponta o curso do Rio Itapemirim entre a vila do Itapemirim e Barra do Itapemirim.....	97
MAPA 16: Portos no rio Itapemirim entre a barra e Paineiras, tendo como base o Mapa do sul e do centro da província do Espírito Santo de 1870.....	101

MAPA 17: Portos no rio Itapemirim entre a barra e Paineiras, tendo como base um mapa atual.....	102
MAPA 18: Rota de navegação marítima no Espírito Santo presente na Planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias, organizada pelos engenheiros brasileiros José Cupertino Coelho Cintra e Carlos Rivierre, publicada em 1878.....	132

**LISTA DE FIGURAS**

FIGURA 1: Estuário do rio Itapemirim - Natureza esquematizada pela Princesa Teresa da Baviera em 1889 e reproduzida por R. Wiegandt.....	29
FIGURA 2: Fazenda do Barão de Itapemirim.....	84
FIGURA 3: Ilustração de uma sumaca do século XIX.....	105

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1824.....	75
TABELA 2: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1827.....	76
TABELA 3: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1833.....	78
TABELA 4: Tipos de Propriedades de Terras de Itapemirim - ES (1833).....	88
TABELA 5: Atividades econômicas de Itapemirim em 1833.....	90
TABELA 6: Tipos de Moradia de Itapemirim-ES (1833).....	91
TABELA 7: Atividades econômicas que dependiam de produtos de outros lugares em Itapemirim em 1833.....	98
TABELA 8: Animais de carga para o transporte terrestre.....	99
TABELA 9: Quantidade de embarcações que cruzaram Itapemirim entre os anos de 1812 a 1831.....	119
TABELA 10: Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873.....	122
TABELA 11: Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870.....	125
TABELA 12: Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.....	129

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1824.....	75
GRÁFICO 2: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1827.....	77
GRÁFICO 3: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1833.....	79
GRÁFICO 4: Propriedades com Posse de Escravos em Itapemirim - ES (1833).....	80
GRÁFICO 5: Estrutura da Posse de Escravos em Itapemirim - ES (1833).....	81
GRÁFICO 6: Tipos de Propriedades de Terras de Itapemirim - ES (1833).....	89
GRÁFICO 7: Tipos de Moradia na sede da Vila de Itapemirim - ES (1833).....	92
GRÁFICO 8: Tipos de Moradia fora da sede da Vila de Itapemirim - ES (1833).....	93
GRÁFICO 9: Exportação de Itapemirim pela Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873.....	123
GRÁFICO 10: Importação de Itapemirim pela Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873.....	124
GRÁFICO 11: Exportação de Itapemirim pela Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870.....	126
GRÁFICO 12: Importação de Itapemirim pela Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870.....	127
GRÁFICO 13: Exportação e Importação de Itapemirim pelo Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.....	130
GRÁFICO 14: Passageiros de Itapemirim pelo Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.....	131

INTRODUÇÃO.....	16
1. UM RIO, UMA VILA: A FORMAÇÃO DE ITAPEMIRIM.....	23
1.1. UM RIO: O ITAPEMIRIM.....	24
1.2. A RIGÃO DE ITAPEMIRIM.....	30
1.3. O ITAPEMIRIM E A CAPITANIA DE SÃO TOMÉ.....	35
1.4. UM RIO EM MOVIMENTO: O FLUXO DE PESSOAS ÀS MARGENS DO ITAPEMIRIM.....	43
1.4.1. UM RIO EM MOVIMENTO: OS JESUÍTAS PRÓXIMOS A ITAPEMIRIM ....	47
1.4.2. UM RIO EM MOVIMENTO: A PRODUÇÃO CARTOGRÁFICA .....	51
1.5. A EFETIVA COLONIZAÇÃO DO ITAPEMIRIM .....	57
2. UMA VILA: A FORMAÇÃO SOCIAL, POLÍTICA E ECONÔMICA DE ITAPEMIRIM.....	66
2.1. OS VIAJANTES EM ITAPEMIRIM EM SEUS PRIMEIROS ANOS DE EMANCIPAÇÃO: UM OLHAR DO OUTRO.....	69
2.2. DADOS POPULACIONAIS .....	73
2.3. AS GRANDES PROPRIEDADES.....	81
2.4. A ECONOMIA LOCAL.....	87
2.5. ASPECTOS DA URBANIZAÇÃO .....	91
3. O PORTO DE ITAPEMIRIM .....	95
3.1. ITAPEMIRIM, CIDADE PORTUÁRIA? .....	98
3.1.1. AS EMBARCAÇÕES, PESCADORES E MARINHEIROS.....	102
3.2. UM PORTO EM UMA REDE MARÍTIMA.....	108
3.2.1. UM PORTO E SEUS PROJETOS DE APERFEIÇOAMENTO .....	111
3.3. A CABOTAGEM E O PORTO DE ITAPEMIRIM.....	114
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	134
REFÊNCIAS .....	136

## INTRODUÇÃO

O porto de Itapemirim, localizado no sul do atual estado do Espírito Santo, é figura constante na historiografia capixaba, principalmente, quando se aborda a economia espírito-santense do século XIX. Diversos autores, como Leandro do Carmo Quintão, Nara Saleto, Gabriel Bittencourt, Vilma Almada, entre outros, trazem à tona dados de extrema importância para a história do sul do atual estado, como a receita arrecadada, número de exportação, motivos sociais, políticos e econômicos para que nesse porto existisse uma movimentação relevante para a economia do Espírito Santo no período.

Nesse sentido, pode-se ler que dentro da província do Espírito Santo, nos anos de 1841-42, a vila de Itapemirim foi responsável por 11,3%<sup>1</sup> da receita e que, em um intervalo de 25 anos, ocorreu um aumento de mais de 100% na arrecadação, fazendo com que, no ano de 1866, ela fosse responsável por 28% da receita capixaba.<sup>2</sup> Seguindo em crescente, a localidade alcançou mais da metade do total das receitas na província, chegando a 53,07% na década de 1880.<sup>3</sup>

O motivo para esse aumento exponencial da receita da vila de Itapemirim durante o século XIX é creditado a um produto que ganhou espaço no cenário econômico brasileiro devido ao aumento da procura de vários países europeus e Estados Unidos: o café.<sup>4</sup> Não demorou muito tempo para que o café ultrapassasse o açúcar nas exportações e, já na primeira metade do século XIX, fosse o principal produto de exportação nacional.

Com o resultado já na década de 1830 o café superava o açúcar na balança de exportações brasileiras, tornando-se responsável por 43,8% do total exportado, contra 24% do açúcar. A partir de 1870, alcançou outro marco significativo, representando mais da metade desse mesmo total (56,6%), e 61,5% na década seguinte. Sua importância tornou-se cada vez maior, tanto que passou a ser

<sup>1</sup> ARQUIVO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO. Fala que o Exmo. Presidente da Província do Espírito Santo dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no dia 28 de agosto de 1842. (João Lopes da Silva Coito) Disponível em: <<https://ape.es.gov.br/GrupodeArquivos/relatorios-3>>. Acesso em 29 de março de 2019.

<sup>2</sup> ARQUIVO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO. Relatório que o Exmo. Sr. Barão de Itapemirim, Primeiro Vice-Presidente da Província do Espírito Santo, apresentou na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1857. Disponível em: <<https://ape.es.gov.br/GrupodeArquivos/relatorios-3>>. Acesso em 29 de março de 2019.

<sup>3</sup> QUINTÃO, Leandro do Carmo. *Sob olhares e anseios: a relevância da região sul capixaba no contexto do século XIX (1855-1895)*. In: MARIN, Andréia et al (Org). *Vestígios da História sul capixaba em 11 narrativas*. Vitória: Flor&Cultura, 2011. p. 103-119. p. 111.

<sup>4</sup> QUINTÃO, 2011, p. 105.

acompanhado de longe pelo segundo produto, que passou a contribuir com apenas 9,9% no período na década de 1880<sup>5</sup>.

O Espírito Santo seguiu a tendência econômica brasileira e também passou a produzir café. O cultivo foi implantado em seu território por volta de 1815, em torno de Vitória, intensificando-se a partir da década de 1830, quando já havia alcançado as fazendas pertencentes à vila de Itapemirim. Devido ao seu modo de cultivo, mais viável e menos oneroso que o da cana-de-açúcar, as importantes regiões produtoras açucareiras da província passaram a cultivar o café, tendo como destaque o município de Itapemirim.<sup>6</sup>

A navegação a vapor, no rio Itapemirim, tornou-se de grande importância para o escoamento do café, induzindo a realização de obras de melhorias para alcançar diversas regiões até chegar ao porto de Itapemirim, de onde toda essa produção era levada para o porto do Rio de Janeiro, responsável pela exportação. Grandes navios a vapor ancoravam no porto de Itapemirim, pois partia dele todo o transporte do café.

O porto marítimo mais importante do sul da costa era de Itapemirim [...]. A importância do Porto de Itapemirim derivava de dois fatores fundamentais para o comércio da época: primeiro, a sua localização em uma região grande produtora de café; segundo, a proximidade do Rio de Janeiro. Deve-se observar que exportadores remetiam o café para o Rio de Janeiro, de onde era embarcado para o exterior.<sup>7</sup>

Além de grande exportadora de café, a vila de Itapemirim era responsável por escoar grandes quantidades de açúcar, tornando-se a principal produtora desse gênero na província, bem como, conseqüentemente, de aguardente. Analisando os dados presentes nos Relatórios da Província do Espírito Santo, dos anos de 1857 a 1884, percebe-se que houve um aumento gradativo das exportações feitas pelo porto de Itapemirim. No ano de 1857, Itapemirim exportou 17% do café, 63% do açúcar e 98,5% de aguardente de toda a província. No ano de 1863, foi responsável por 27% do café, 63% do açúcar e 59% da aguardente, entre todas as exportações capixabas. Nos anos de 1873 e 1883-84, a mesma vila exportou, por meio do seu porto, respectivamente, 46%, 27% e 57,58% de todo o café do Espírito Santo.

<sup>5</sup> QUINTÃO, Leandro do Carmo. *A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a Interiorização da Capital*. Vitória: Secult, 2010, p. 88.

<sup>6</sup> QUINTÃO, 2010, p. 83.

<sup>7</sup> HESS, Regina Rodrigues/ FRANCO, Sebastião Pimentel. *A República e o Espírito Santo –2ª ED.*, Vitória, ES: Multiplicidade, 2005, p. 34.

Ressalta-se que os números apresentados sobre a vila e porto de Itapemirim são extremamente relevantes, uma vez que apontam para uma pujante economia partindo do sul da província do Espírito Santo. Entretanto, o presente trabalho busca extrapolar questões econômicas, partindo para um caminho que analisa os fatores pelos quais a vila de Itapemirim foi se estruturando ao longo dos séculos, a partir do início da colonização em solo espírito-santense. Para que este aprofundamento seja alcançado, utilizarei a conceituação de Fernand Braudel, que divide o tempo histórico em três durações, na sua tese de doutorado *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II*, no livros *A dinâmica do capitalismo*<sup>8</sup> e *Escritos sobre a história*.<sup>9</sup> Nessa perspectiva, o autor distingue o tempo em: o tempo geográfico, que seria o tempo de uma história lenta, sem grandes transformações, que estaria quase vivendo em outra temporalidade; o tempo social, que seria o tempo das sociedades, das pessoas, da economia e da política, se mantendo em um ritmo lento; e o tempo individual, que se mede por meio dos atos individuais, pelas ações dos indivíduos.

Fernand Braudel, ao comentar sobre o *Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II* no livro *Escritos sobre a história*, descreve estes três elementos temporais da seguinte maneira:

A primeira põe em questão uma história quase que imóvel, a do homem em suas relações com o meio que o cerca; uma história lenta no seu transcorrer e a transformar-se, feita com frequência de retornos insistentes, de ciclos incessantemente recomeçados [...]. Acima dessa história imóvel, dir-se-ia de bom grado, não fosse a expressão desviada de seu sentido pleno, uma história social, a dos grupos e dos agrupamentos. [...]. Terceira parte, enfim, a da história tradicional, se quisermos, da história à dimensão não do homem, mas do indivíduo [...]. Uma história com oscilações breves, rápidas, nervosas. Ultrassensível por definição, o menor passo põe em alerta todos os seus instrumentos de medidas [...].<sup>10</sup>

Nesse sentido, busca-se estudar não somente a vila de Itapemirim, mas um contexto ampliado em termos históricos e geográficos, perpassando o rio Itapemirim, elemento fundamental para a fundação da vila e a organização do porto em sua barra, desde os primeiros anos de colonização até o final do século XIX.

<sup>8</sup> BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

<sup>9</sup> BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2007.

<sup>10</sup> BRAUDEL, 2007. p.13-14.

Seguindo essa perspectiva, será utilizado o conceito de tempo geográfico, da longa duração, uma vez que desde a utilização do rio Itapemirim para divisa entre as capitanias do Espírito Santo com a de São Tomé, estabelecida em um acordo firmado por Vasco Fernandes Coutinho<sup>11</sup> e Pero de Gois da Silveira<sup>12</sup>, firmada em 14 de agosto de 1539 e sancionada em 12 de março de 1543 por D. João III, rei de Portugal<sup>13</sup>, até o estabelecimento de um porto aos moldes coloniais em sua barra, por meio do qual a produção local era escoada para outras praças comerciais, como Rio de Janeiro e Vitória, via navegação de cabotagem no século XIX, suas nascentes, suas torrentes, sua barra, seus ciclos naturais seguiam sua rotina, iniciando e terminando, entendendo que o rio Itapemirim era fator fundamental e crucial para todo o funcionamento do que é abordado nesta pesquisa.

Perpassando pelo tempo social, o segundo conceito de duração apresentado por Braudel, busco analisar “como é que as ondas do fundo levantam a vida”<sup>14</sup> do Itapemirim, uma vez que as ações políticas, como a decisão de onde seria a divisa entre São Tomé e Espírito Santo, que mudou o nome do rio Itapemirim para rio Santa Catarina<sup>15</sup>; bem como a compra da Capitania do Espírito Santo por Francisco Gil de Araújo, no ano de 1674, que, motivado pela esperança de encontrar jazidas de metais preciosos nas terras, não poupou empenho ou recursos nessa empreitada<sup>16</sup>, o que motivou dois colonos, Domingos de Freitas Bueno Caxangá e Pedro Silveira, nos anos de 1700 a 1710, a se estabelecerem às margens do rio Itapemirim, formando a fazenda Caxangá<sup>17</sup>; ou ainda a vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, ampliando a centralização do Rio de Janeiro em relação aos seus vizinhos, como o Espírito Santo e, conseqüentemente, Itapemirim, que reforçou seu comércio com essa praça, via exportação e importação. Todos esses fatos interferem diretamente no social, mesmo que sejam acontecimentos que tenha seus

---

<sup>11</sup> Donatário da Capitania do Espírito Santo.

<sup>12</sup> Donatário da Capitania de São Tomé.

<sup>13</sup> SOFFIATI, Arthur. *O norte do Rio de Janeiro no século XVI: à luz da história mundial e da eco-história*. Rio de Janeiro: Autografia, 2019. p. 69.

<sup>14</sup> BRAUDEL, 2007, p. 14.

<sup>15</sup> OLIVEIRA, José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2008. p. 24.

<sup>16</sup> SALETTO, Nara. *Donatários, colonos, índios e jesuítas: O início da colonização no Espírito Santo*. 2º ver. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2011.

<sup>17</sup> MARINS, Antônio. Itapemirim. In: *Minha Terra e Meu Município*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos, 1920. p. 200.

desdobramentos bem “lentamente ritmados”<sup>18</sup>, pois acabam por serem balizadores da história que se pretende abordar.

E por fim, o tempo individual, da “história da dimensão do homem”<sup>19</sup>, com oscilações breves, do indivíduo, que em Itapemirim compreende comerciantes, fazendeiros, donos de embarcações, pequenos lavradores, moradores de casas de palha e casas de vivendas, prédios rústicos e casas de telha. Nesse sentido, homens e mulheres, como Joaquim Marcelino da Silva Lima, nomeado em 1846 Barão de Itapemirim, grande proprietário de terra, dono das fazendas Muqui, Fruteira do Norte, Bananal, Morro Grande, Fazendinha, Ouvidor e Queimados, que possuía em seu nome 303 escravizados, além de ter seu nome vinculado a uma rede mercantil de 1822<sup>20</sup>; dona Thomazia da Silva Medella, que era proprietária da fazenda Cotia e de terras em diferentes locais às margens do Rio; João Nepomuceno Gomes Bittencourt, dono de 500 braças de terras às margens do rio Itapemirim. Estes cidadãos claramente interferem de maneira direta em suas trajetórias, bem como na da localidade em que se inserem, vivendo no ritmo das suas vidas, “breve como a nossa”<sup>21</sup>.

Além de grandes fazendeiros e comerciantes, há que se citar os pequenos proprietários de Itapemirim, à época: João Manoel da Silva, dono de uma canoa de pesca e morador de uma casa de palha, além de Vicente Ferreira da Silva, também morador de casa de palha com poucas posses. As características apresentadas e que serão discutidas ao longo do trabalho permitem perceber que as ações individuais, direta ou indiretamente, interferem na sociedade. Entretanto, como adverte Fernand Braudel, é preciso desconfiar dessa história, buscando a análise, pois “ela tem a dimensão de suas cóleras, de seus sonhos e de suas ilusões”<sup>22</sup>, levando em conta questões políticas que perpassam pelo tempo em que tais indivíduos viveram, como a formação da vila de Itapemirim no ano de 1815 e a Independência do Brasil em 1822, cruciais para entender ações à luz do conceito

---

<sup>18</sup> BRAUDEL, 2007, p.14.

<sup>19</sup> BRAUDEL, 2007, p. 14.

<sup>20</sup> ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória; ARQUIVO NACIONAL. Fundo Polícia da Corte. Códices 421, 424 e 425. Rio de Janeiro; DAEMON, Basílio. História, descoberta e estatística do Espírito Santo. Vitória: Tipografia do Espírito-Santense, 1879. Apud: GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. Tese (doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.p. 71, 72, 73.

<sup>21</sup> BRAUDEL, 2007, p. 14.

<sup>22</sup> BRAUDEL, 2007, p. 15.

apresentado pelo autor. Nesse sentido, em busca de materializar tais estudos, é preciso deixar explícito o quadro territorial que seja adequado ao meu propósito de estudo<sup>23</sup>, para isso, utilizarei o conceito de região desenvolvido por Roberto Lobato Corrêa e Antônio Carlos Robert de Moraes, para entender o que é o processo de formação da região do rio Itapemirim, desde suas margens, sua bacia, principalmente, o local que se entende como o baixo Itapemirim, que corresponde à faixa litorânea até, aproximadamente, quarenta quilômetros rio acima, correspondente a seu estuário.

Para tanto, no primeiro capítulo eu analiso o rio Itapemirim, desde suas nascentes, seus afluentes e toda sua bacia hidrográfica até a chegada na foz; qual era a visão e o conhecimento acerca dele; e como foi se desenvolvendo com o passar dos anos. Prosseguindo, o capítulo traz a discussão de como os indivíduos que transitavam pela região deram a ela significados distintos, à medida que seus interesses eram alcançados - como o rio ter sido marco divisor das capitânicas do Espírito Santo e São Tomé, no século XVI. Para mostrar a dinâmica colonial na região, apresento mapas do período e demonstro a presença jesuítica nas proximidades, que estabeleceram uma rede de comércio, além da questão indígena, que encontrei ainda muito carente de maior aprofundamento historiográfico. Por fim, exponho a colonização das margens do rio Itapemirim até a formação da vila do Itapemirim no ano de 1815.

No segundo capítulo busco descrever como a vila do Itapemirim foi se desenvolvendo em seus primeiros anos de emancipação política. Para tal abordagem, analisei relatos de viajantes que estiveram na vila, antes e depois de sua separação política, capazes de nos revelar como era a estrutura do local nas primeiras décadas do século XIX. Prossigo apontando dados populacionais, aspectos sociais e econômicos, por meio da Lista Nominal de 1833, que evidencia diversos detalhes da sociedade de Itapemirim nesse período.

O terceiro capítulo aborda as questões eminentes do porto de Itapemirim, suas estruturas e conjunturas que proporcionaram seu funcionamento dentro do contexto econômico do Brasil no século XIX. Nesse sentido, estabelece-se que o porto de Itapemirim era um porto aos moldes coloniais, mesmo não estando localizado na sede da vila homônima, este porto não possuía uma engenharia elaborada,

---

<sup>23</sup> CORRÊA, 2000, p. 12.

utilizando das características naturais da barra do rio, como cais, e mantendo intensa circulação de pessoas, animais de cargas, embarcações e mercadorias. Por meio desses fatos é apresentado como o porto interferia diretamente na vida urbana e social de Itapemirim, compreendendo embarcações e comerciantes, que utilizavam as rotas de cabotagem em que o Itapemirim se inseria, tanto para exportação como para importação, fazendo a economia local funcionar. Com isso se estabelecem as rotas de navegação, a fim de entender e visualizar como esse mecanismo funcionava.

## 1. UM RIO, UMA VILA: A FORMAÇÃO DE ITAPEMIRIM

Investigações científicas de distintos campos do conhecimento que envolvem a região sul do Espírito Santo tratam do rio Itapemirim, seja por batizar cidades, por sua relevância para a economia local, pelos estudos sobre as doenças, clima, solo, vegetação, entre outros. Suas torrentes se entrelaçam com diversos campos de estudos que abrangem o território sulino capixaba. Itapemirim, palavra derivada da língua tupi (Ita – pedra; pé – caminho; mirim – pequeno; ou: itapé – laje; mirim – pequeno)<sup>24</sup> ou do guarani (pequena pedra chata)<sup>25</sup>, foi antecedido por outros nomes, tais como Tapemiry, Tapemiri, Pemirim e Santa Catarina<sup>26</sup>, este último graças a um imbróglio envolvendo as divisas das terras de Vasco Coutinho e Pero de Góis<sup>27</sup>, respectivamente, as capitanias do Espírito Santo e São Tomé<sup>28</sup>. A respeito desse fato, Lamego afirma que

Constava de cinqüenta léguas de terras que principiavam ao sul da barra do Rio Mucuri e findavam ao sul do Rio Managé, o atual Itabapoana, mas depois do acordo feito com Pero de Góis [aos catorze de agosto de 1539], donatário da Capitania de São Tomé, que teve a confirmação régia em doze de março de 1543, ficou como limite o Baixo de Pargos, à margem do Rio Itapemirim, do lado do norte.<sup>29</sup>

A escolha do nome Santa Catarina foi uma homenagem à esposa do rei Dom João III, de Portugal, e não prevaleceu, predominando a toponímia tupi<sup>30</sup>. Os limites das capitanias serão aprofundados no decorrer deste capítulo, valendo-se antecipar que o rio Itapemirim não se perpetuou como marco natural de divisa da Capitania do Espírito Santo, sendo o rio Itabapoana a fronteira definitiva<sup>31</sup>. O caso citado, de acordo com Levy Rocha, em seu livro *Crônicas de Itapemirim*, publicado em 1966, talvez seja a menção mais antiga ao nome de Itapemirim pelos portugueses, registrada na carta de confirmação dos limites das capitanias.

<sup>24</sup> ROCHA, Levy. *Crônicas de Cachoeiro*. Rio de Janeiro: Editora Livros S. A., 1966, p. 7.

<sup>25</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. *Segunda Viagem ao interior do Brasil*. Espírito Santo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, Coleção Brasileira, v. 72. p. 50.

<sup>26</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 7.

<sup>27</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 24.

<sup>28</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 7.

<sup>29</sup> LAMEGO, apud OLIVEIRA, 2008, p. 24.

<sup>30</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 7.

<sup>31</sup> DAEMON, Basílio Carvalho. *Província do Espírito Santo: Sua Descoberta, História Cronológica, Sinopse e Estatística; Coordenação, Notas e Transição de Maria Clara Medeiros Santos Neves*. – 2.ED.-. Vitória: Secretaria de Estado e Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2010, p. 113.

No presente capítulo apresentarei o rio Itapemirim, sua posição no sul do atual estado do Espírito Santo, e conceituarei a região que esta dissertação pretende abordar, o que balizará todo o desenvolvimento de minha escrita. Apontarei quais os contextos que fizeram o Itapemirim pertencer a outra capitania; por que não se perpetuou nessa jurisdição político-administrativa; e quais conexões interpessoais ocorreram ao longo do século XVII. Para isso, exponho relatos de viajantes e párocos, que proporcionam um olhar do outro sobre o rio Itapemirim<sup>32</sup>, registros oficiais do governo do Espírito Santo e uma cartografia ampla que aponta o crescimento do conhecimento acerca de Itapemirim, objeto desta pesquisa.

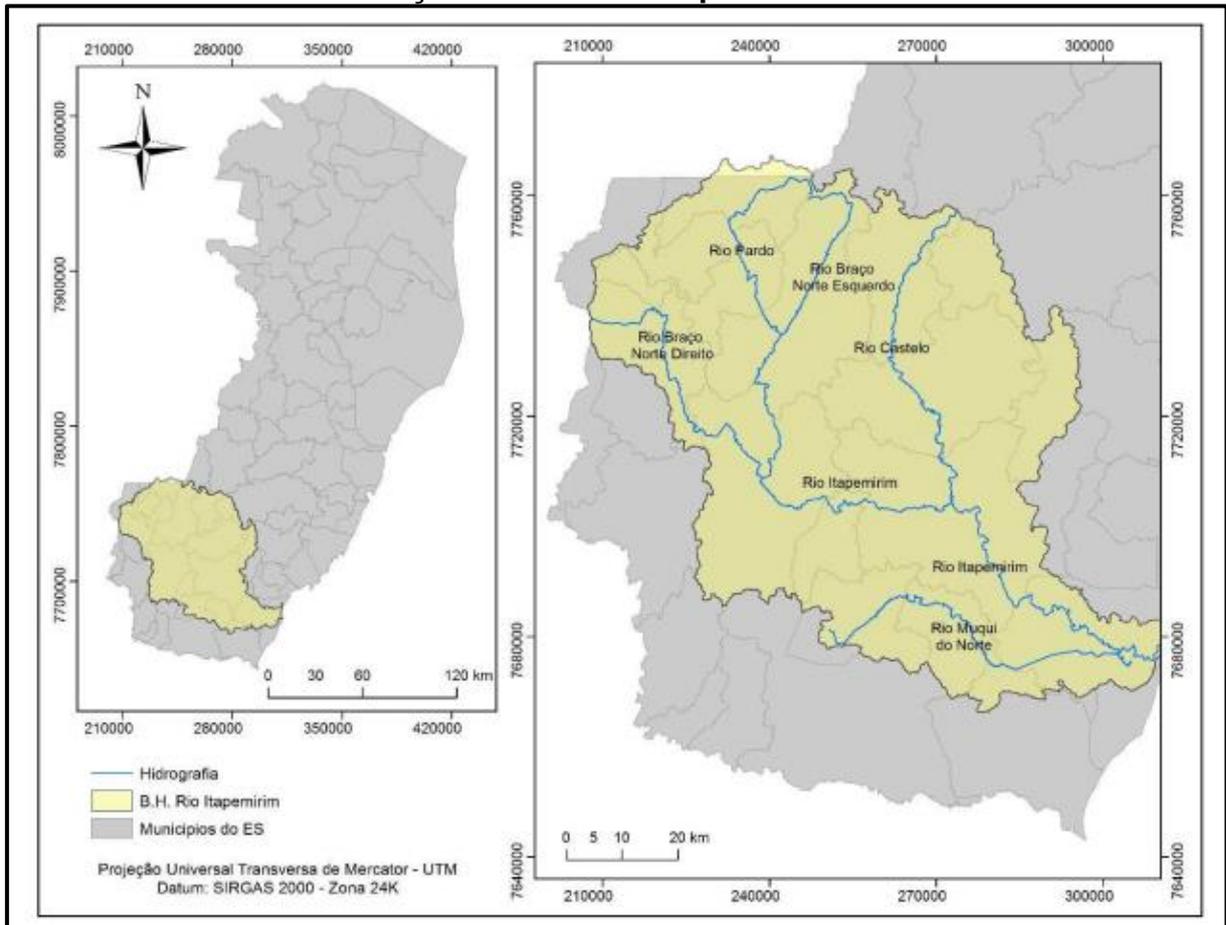
### **1.1. UM RIO: O ITAPEMIRIM**

O rio Itapemirim tem suas nascentes em dois braços de rios na Serra do Caparaó, um no município de Lajinha, em Minas Gerais, outro, em Ibitirama, no Espírito Santo. Sua bacia se estende por todo o sul capixaba, abrangendo uma área de aproximadamente 5.920 km<sup>2</sup> <sup>33</sup>, tendo como afluentes rio Pardo, rio Braço Norte Direito, rio Braço Norte Esquerdo, rio Castelo, rio Muqui do Norte, alcançando o total de dezoito municípios, sendo eles Lajinha, Irupi, Iúna, Ibatiba, Ibitirama, Venda Nova do Imigrante, Conceição do Castelo, Muniz Freire, Castelo, Alegre, Vargem Alta, Jerônimo Monteiro, Muqui, Atílio Vivácqua, Presidente Kennedy, Cachoeiro de Itapemirim, Itapemirim, Marataízes, como pode ser observado no seguinte mapa.

---

<sup>32</sup> BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d' o Brasil dos viajantes. *Revista USP*, São Paulo, 1996, n. 30, p. 8-19.

<sup>33</sup> MENDES, Natália Gomes de Souza. Estudo das vazões na bacia hidrográfica do rio Itapemirim. Dissertação (Mestrado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Florestais do Centro de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Espírito Santo. Jerônimo Monteiro–ES, 2016, p. 19.

**MAPA 1: Localização da bacia do Itapemirim e seus afluentes**

Fonte: Base de dados obtidas junto ao Sistema Integrado de Bases Geoespaciais do Estado do Espírito Santo – GEOBASES. Apud MENDES, Natália Gomes de Souza. Estudo das vazões na bacia hidrográfica do rio Itapemirim. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Florestais do Centro de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Espírito Santo. Jerônimo Monteiro - ES 2016. p. 20.

O solo da bacia do Itapemirim era mais fértil, menos ondulado e possuía um clima úmido, com chuvas regulares, o que proporcionou a implantação de fazendas<sup>34</sup>. Sobre essas características, Nara Seletto afirma que:

As condições naturais são aí mais favoráveis que no resto da Província, sobretudo no que diz respeito ao solo, o massapê, consistente e resistente à erosão, ainda que pouco profundo. Esse tipo de solo também é encontrado em outras regiões [...] do Espírito Santo, porém o do sul sempre foi considerado o mais fértil por agricultores e técnicos. Quanto ao relevo, toda a região serrana da Província é muito acidentada, com encostas íngremes e cortes abruptos, que favorecem as enxurradas e interrompem as plantações. Sob esse aspecto, o sul, no seu conjunto, iguala-se às demais regiões; no entanto, as condições mais suaves e propícias ao café são encontradas nos vales de seus rios [...]. O clima do sul é

<sup>34</sup> QUINTÃO, 2010, p. 92.



medo de ataques indígenas era grande, fazendo com que permanecessem a bordo de seus navios<sup>39</sup>.

Também há descrições do rio Itapemirim em mapas portugueses do século XVII<sup>40</sup>. Este século viu o número de mapas se expandir, pois a cartografia passou a ocupar uma função especial entre os súditos e o rei<sup>41</sup>. Nesse sentido, o Dicionário Histórico, Geográfico E Estatístico Da Província Do Espírito Santo, escrito por Cezar Augusto Marques, publicado em 1878, traz à luz mapas que mostram o rio Itapemirim.

*Mappa da Terra de Santa Cruz, a que vulgarmente chamam o Brasil, que acompanha a Rasão do Estado do Brasil* escripto em 1612, indica este rio sob o nome de *Tapemery*.

O *Mappa de todo o Estado do Brasil*, organizado em Lisboa no ano de 1627 por João Teixeira, Moço da Camara de Sua Magestade e seu Cosmographo indica o mesmo rio com o nome de *Itape-mery*;

O *Mappa do Brasil*, que acompanha a *Istoria delle guerre del regno del Brazile* por Giovanni Giuseppe di Santa Teresa, publicada em 1698, dá-lhe o nome de Tapemirini.<sup>42</sup>

Estes registros denotam qual era o conhecimento acerca do Itapemirim, desde o início da colonização brasileira. Várias outras descrições foram feitas sobre o rio, desde sua foz, sua barra, seu curso, partes navegáveis, as cachoeiras ou cascatas, afluentes, nascentes, apontando que seu estuário era motivo de atenção das pessoas que o cruzavam e dependiam de suas águas, uma vez que:

com a franca expansão do espírito iluminista pela Europa do século XVIII retoma-se o processo de peregrinação pelos domínios coloniais, agora, com vistas à construção de um conhecimento global e total, tendo a História Natural e a Biologia como elementos norteadores, afinal, a experiência é um elemento central no processo de racionalização iniciado no século XVII, e que possui a observação como um dos pilares da fundamentação do conhecimento.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> SARAT, Magda. Literatura de viagem: olhares sobre o Brasil nos registros dos viajantes estrangeiros. *Patrimônio e Memória*. São Paulo, 2011, v. 7, n. 2, p. 33–54, p. 34.

<sup>40</sup> MACHADO, Laryssa da Silva. *Retratos da escravidão em Itapemirim - ES: uma análise das famílias escravas entre 1831-1888*. Dissertação (mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2019. p. 51.

<sup>41</sup> Apud REIS, Fabio Paiva. *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII*. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimientos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal 2017, p. 65.

<sup>42</sup> MARQUES, Cezar Augusto. *Dicionário Histórico, Geográfico e Estatístico da Província do Espírito Santo*. Vitória: Arquivo Público do Espírito Santo, 2003, p. 165.

<sup>43</sup> NASCIMENTO, Bruno César. *Viagens à Capitania do Espírito Santo: 200 anos das expedições científicas de Maximiliano de Wied-Neuwied e Auguste SaintHilaire*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2018, p. 27.

Sobre a foz do Itapemirim, Saint-Hilaire<sup>44</sup>, em viagem ao Espírito Santo no ano de 1818, narra que sua “entrada é estreita e difícil, não tem verdadeiramente mais de oito a nove palmos de profundidade”, e prossegue descrevendo o curso do rio Itapemirim, destacando o vasto campo que suas águas banham, além de suas curvas e cadeias de montanhas. O estudioso francês afirma também que “[o] riacho de Itapemirim está orlado de altas gramineas e de arbustos do verde mais bello e se insinua em uma região plana e alegre, entrecortada de bosques e pastagens”, sendo navegável por cerca de oito léguas, pois “dahi em deante, são detidas, a navegação, quer por quedas d’agua quer por cascatas”. Saint-Hilaire não visitou as montanhas do sul do Espírito Santo e nada registrou sobre as nascentes do Itapemirim.<sup>45</sup>

No ano de 1888 a Princesa Teresa da Baviera partiu do Rio de Janeiro em uma expedição pelo Espírito Santo. Sua primeira parada nesta província foi na vila de Itapemirim, local onde ficou por cerca de duas horas. Mesmo com a breve estadia, Teresa da Baviera descreve a embocadura do rio como de “difícil acesso” e, por meio de uma esquematização, proporciona ao artista R. Wiegandt reproduzir o seu estuário e parte da sua bacia (FIGURA 1)<sup>46</sup>.

Sobre o curso e entrada do rio, a princesa da Baviera descreve da seguinte forma:

A barra do Itapemirim é de difícil acesso e somente navios de baixo calado conseguem chegar ao rio, que se torna navegável a cerca de 70 km antes da embocadura. Chegamos em terra com uma lancha, atravessando uma forte ressaca e passando pelo meio de uma série de recifes que haviam adquirido forma arredondada pela ação do movimento das águas e eram ocupados por muitas gaivotas. Alguns veleiros e canoas vagavam sobre a superfície do rio estreito<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> ROCHA, 1971, p. 64-66.

<sup>45</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 50-55.

<sup>46</sup> BAVIERA, Teresa. *Viagem ao Espírito Santo 1888*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2013.

<sup>47</sup> BAVIERA, 2013, p. 42.

**FIGURA 1: Estuário do rio Itapemirim - Natureza esquematizada pela Princesa Teresa da Baviera em 1889 e reproduzida por R. Wiegandt**



FONTE: BAVIERA, Teresa da. *Viagem ao Espírito Santo 1888*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2013.

O Imperador do Brasil, Dom Pedro II, em sua visita à vila do Itapemirim em 1860, observa que “a barra é toda de arrebentação e muito melhoraria se tapasse a passagem entre um ilhote e o pontal do S”. Destaca-se a observação para a criação de um dique entre uma das ilhas próximas de sua barra e a terra firme, para facilitar a entrada de embarcações neste estuário<sup>48</sup>.

“A obra que se pretende e deve fazer” – explicava o representante capixaba – “é encaminhar as águas daqueles canais para um só rumo, o que lhes dará maior fundo, e facilitará a navegação.” E concluía: “A despesa para tal obra é de pequena monta; consiste em um curto paredão tirado à terra firme, e a pedra para fatura dessa muralha pode ser extraída da mesma ilha.”<sup>49</sup>

Marques (1878), em seu Dicionário, ressalta que “as canoas sobem o rio aproximadamente oito léguas até a região das cachoeiras”<sup>50</sup>; prossegue descrevendo os afluentes do Itapemirim, os rios Muqui, Castelo e Pardo, e aponta algumas de suas características.

Muqui. — Rio no districto de Itapemirim. É afluente do rio Itapemirim, e com elle faz conllucncia 9 kilometros acima da embocadura deste, e corre em contravertentes do rio Itabapoana. Tem 60 palmos de largura e 2 só de fundo. Dificilmente dá passagem no verão, e assim mesmo só em canôas pequenas no inverno, até 40 leguas acima da

<sup>48</sup> ROCHA, Levy. *Viagem de Pedro II ao Espírito Santo*. Vitória: Secretaria de Educação; Secretaria de Estado da Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2008, p. 232-233.

<sup>49</sup> ROCHA, 2008, p. 233.

<sup>50</sup> MARQUES, 2003, p. 165.

sua embocadura. É importantíssimo pela lavoura existente em suas margens

Castello – Rio — Nasce entre os matos da margem N. da estrada de S. Pedro d'Alcantara, e pela margem esquerda recebe o ribeirão Viçosa.

Pardo—Rio nasce na serra geral, corre mansamente por espaço de tres legoas em leito sem escabrosidade sobre terreno elevado, depois acolhe o pequeno rio do seu nome e o Norte, precipita-se de uma altura calculada em mais de 500 braças formando assim um grande catadupa, cuja queda produz um estrondo, que é ouvido em distancia de meia legoa, donde mui naturalmente segue com mais violência o vai desagoar no Itapemirim<sup>51</sup>

As nascentes do Itapemirim, como mencionado, se localizam em dois pontos distintos, se entrelaçando em terras capixabas. Marques descreve suas nascentes em dois ramos, apontando que o conhecimento acerca do rio foi se ampliando no decorrer do XIX.

Rio — Nos tempos primitivos chamou-se Tapemirim

Nasce na serra do Pico, corre do occidente para o oriente, rega a villa do seu nome, perto da sua embocadura dá varias voltas e entra no mar tres léguas ao nordeste de Itabapuana na lat. de 21° 17' e long. 43° 15', merid. de Pariz.

Na barra tem duas pequenas ilhas.

Sobem por este rio as canôas até a villa, e esperam a enchente da maré para descerem. Sobem as canôas por espaço de oito léguas até o ponto onde começam as cachoeiras.

Dizem que um dos ramos, que o formam, tem sua origem nas Minas do Castello, que foram depois abandonadas por causa da invasão dos gentios.<sup>52</sup>

No século XIX, a compreensão acerca do rio Itapemirim foi se expandindo ao longo dos anos. Se em 1818 Saint-Hilaire não conseguia mensurar a dimensão do Itapemirim, sessenta anos mais tarde, em 1878, sua extensão e localização eram conhecidas.

## 1.2. A REGIÃO DE ITAPEMIRIM

A compreensão acerca do rio Itapemirim, ao longo do século XIX, ocorre paralelamente com a intensificação da ocupação de suas margens, principalmente, nas proximidades de onde se formou a vila do Itapemirim. Por esse motivo, busco explicar qual região pretendo abranger neste trabalho, uma vez que “o conceito de região está ligado à noção fundamental de diferenciação de área, quer dizer, à aceitação da ideia de que a superfície da Terra é constituída por áreas diferentes

<sup>51</sup> MARQUES, 2003, p. 25,183,194.

<sup>52</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 50.

entre si”<sup>53</sup>. O enfoque desta pesquisa não é abordar toda a chamada bacia do Itapemirim, desde a barra do rio até suas nascentes, pois todo esse extenso território tem características diferentes, mesmo tendo o rio como ponto comum. Levando em consideração que é preciso deixar explícito o quadro territorial que seja adequado ao meu propósito de estudo<sup>54</sup>, conceituar a região de Itapemirim, apontando as suas características geográficas, bem como a interferência humana na sua construção, é de fundamental importância para o desenvolvimento desta pesquisa.

Busquei, pois, identificar o quadro territorial adequado para meu estudo sobre Itapemirim, uma vez que essa definição me auxiliará na busca pelo entendimento de como ocorreu sua organização espacial<sup>55</sup>, ou, como diria Antônio Carlos Robert de Moraes, sua história territorial, que consiste em tentar captar a formação de uma sociedade abordada a partir de seu território<sup>56</sup>, questões essas que serão abordadas adiante neste tópico. Por essa razão, o espaço geográfico que se enquadra em minha pesquisa é o estuário. A área estuarina, morfologicamente, é o local onde a água doce dos rios, ou lagunas, se encontra com a água salgada do mar. Esse contato de águas ocorre no que chamamos de barra e se estende para toda a área do rio onde existe um certo grau de salinidade e para além, pois, mesmo em locais onde não se encontram resquícios do sal marinho, a área estuarina sofre diretamente com os ciclos da maré. Miranda, Castro e Kjerfve, no livro *Princípios de Oceanografia Física de Estuários*, definem estuário da seguinte forma:

Estuário é um corpo de água semifechado, estendendo-se até o limite efetivo da influência da maré. Dentro dele a água do mar, ou qualquer outro corpo costeiro salino de água entrando por uma ou mais conexões com o oceano aberto é diluída significativamente com a água fluvial proveniente da drenagem continental, podendo sustentar espécies biológicas eurihalinas durante uma parte ou por todo seu ciclo de vida.<sup>57</sup>

Estuários também podem ser caracterizados como massa de água costeira, sendo classificada como espaço litoral.<sup>58</sup> Todas essas características, levando em conta

---

<sup>53</sup> CORRÊA, 2000, p. 12.

<sup>54</sup> CORRÊA, 2000, p. 12.

<sup>55</sup> CORRÊA, 2000, p. 28.

<sup>56</sup> MORAES, Antonio Carlos Robert de. Palestra: bases da formação territorial do Brasil. Geografares: Revista do Departamento de Geografia do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo Vitória, n° 2, p 105-114, Espírito Santo, 2001.

<sup>57</sup> MIRANDA, CASTRO, KJERFVE, 2003, p. 42.

<sup>58</sup> FERNANDES, André. ALVES, Bruno. Dos estuários e das propriedades gerais dos espaços estuarinos *in*: Congresso da Geografia portuguesa. *As dimensões e a responsabilidade social da*

que a área estuarina recebe as torrentes de diversos rios afluentes, como no caso do Itapemirim, rio Pardo, rio Braço Norte Direito, rio Braço Norte Esquerdo, rio Castelo e rio Muqui do Norte. Esse espaço geográfico foi muito valorizado no período colonial, pois favorecia o transporte fluvial, descarga de mercadorias, desenvolvimento de portos, bem como o local de contato entre a navegação costeira, ou de cabotagem, com a navegação fluvial, transformando este estuário em uma espécie de charneira, enquanto área que estabelece uma ligação efetiva com o mar<sup>59</sup>, o que favoreceu atividades humanas.

De um ponto de vista morfológico, esta característica confere aos estuários um importante papel de charneira, enquanto áreas que estabelecem uma ligação efetiva com o mar. Tal foi desde cedo valorizado para a fixação de atividades humanas, nomeadamente atividades primárias ligadas ao mar (e.g. pesca) e atividades de transporte. Quando associada a interfaces oceânico-fluviais e a rios navegáveis, esta característica propiciou, muitas vezes, o desenvolvimento de portos de estuário e favoreceu a navegação interior, fazendo dos estuários importantes áreas de interface intermodal.<sup>60</sup>

Sobre características estuarinas, Fernandes e Alves entendem como área de massa de água protegida, ao afirmarem que:

os estuários apresentam-se como massas de água protegidas. Esta propriedade confere-lhes boas condições de abrigo (e.g. em relação à ondulação do mar aberto), o que [...] favoreceu: (i) a fixação e desenvolvimento de aglomerações humanas (que, em geral, encontravam aqui uma maior proteção contra invasões/ataques que os territórios mais expostos ao mar); (ii) a navegação (incluindo, mais recentemente, o recreio náutico); (iii) o desenvolvimento de infraestruturas portuárias.<sup>61</sup>

Nessa perspectiva, pode-se observar a criação de uma rede geográfica ao longo do curso do rio Itapemirim. Redes geográficas denotam a ação humana sobre espaços geográficos bem definidos. Aqui, o rio Itapemirim será utilizado para conceituar essa rede. O Itapemirim tem sua rede fluvial iniciada em dois braços de rios nos municípios de Lajinha – MG e Ibitirama – ES, tendo, ao longo de seu curso, rios adjacentes até a chegada de suas torrentes à barra se entrelaçando com o mar. Toda essa característica forma uma bacia hidrográfica que segue as leis naturais,

---

*Geografia*, Porto, 9 a 11 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/321882988>. Acesso em: 23 de maio de 2021.

<sup>59</sup> FERNANDES, ALVES. 2017. p. 294.

<sup>60</sup> FERNANDES, ALVES. 2017. p. 294-295.

<sup>61</sup> FERNANDES, ALVES. 2017. p. 295.

cuja criação não sofre influência da humanidade<sup>62</sup>. Assim, essa rede fluvial se transforma em rede geográfica quando ocorre a interferência humana em sua trajetória. A utilização do rio para navegação, tanto de pessoas como de mercadorias, a utilização de suas águas para irrigar as plantações em seu entorno, a criação de portos que possibilitam o contato entre a produção fluvial e a navegação de cabotagem.

Se a rede fluvial for objeto da ação humana, com a construção de portos e servindo à navegação para o transporte de pessoas e mercadorias, transforma-se em rede geográfica. O mesmo ocorre quando os rios são aproveitados, por exemplo, para a instalação de usinas hidrelétricas. Isso não invalida o estudo da rede fluvial como rede da natureza, mas este estudo deve contribuir para a compreensão do uso da rede fluvial pela sociedade, transformando-a em rede geográfica.<sup>63</sup>

Esse processo foi exatamente o que aconteceu na bacia hidrográfica do Itapemirim ao longo do século XIX. Várias fazendas foram surgindo ao longo de seu curso, utilizando as águas do rio para escoar a produção em direção ao porto de Itapemirim e, de lá, alcançar a navegação de cabotagem, tendo como principal destino o Rio de Janeiro. Várias publicações que abordam as proximidades do Itapemirim, em diversos contextos históricos, ressaltam a transformação dele em uma rede geográfica. Adilson Silva Santos, em seu livro publicado em 2012, *Bernardo Horta de Araújo e a Política de Cachoeiro de Itapemirim (1887 – 1913)*, ao abordar o contexto histórico de Cachoeiro do Itapemirim durante a primeira república, afirma que:

O município de Cachoeiro de Itapemirim é cortado pelo rio que dá origem a seu nome e sempre o utilizou como via natural de escoamento de mercadorias que, vindas de regiões mais afastadas ou produzidas no próprio município, demandavam o mar, destinada à capital ou, principalmente, ao Rio de Janeiro. Para o porto de Itapemirim, fazia-se transporte de passageiros e mercadorias por meio de pequenos vapores e por barcas conhecidas como pranchas.<sup>64</sup>

Regina Rodrigues Hees e Sebastião Pimentel, no livro *A República no Espírito Santo*, publicado em 2005, ressaltam que o rio Itapemirim era navegável e por vezes

---

<sup>62</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. REDES GEOGRÁFICAS: REFLEXÕES SOBRE UM TEMA PERSISTENTE. CIDADES: *Revista científica*. Presidente Prudente, Volume 9, Número 16, p. 199 - 218. 2012. p. 202.

<sup>63</sup> CORRÊA, 2012, p. 202.

<sup>64</sup> SANTOS, Adilson Silva. *Bernardo Horta e a política de Cachoeiro de Itapemirim (1887 – 1913)*. Cachoeiro de Itapemirim: Editora Cachoeiro Cult, 2012, p. 32.

com intenso movimento comercial<sup>65</sup>. Em suas proximidades, desenvolvia-se a produção de açúcar e café<sup>66</sup>. Todas essas características dão ao Itapemirim os aspectos necessários para a formação de uma rede geográfica, cuja abordagem, neste estudo, será em torno da dimensão espacial. Assim, a rede geográfica que melhor se enquadra às características de Itapemirim é a do tipo dendrítico.

As redes geográficas do tipo dendrítico têm suas características associadas às redes fluviais e seu centro principal localizado excentricamente junto ao estuário de um rio grande, que funciona como entrada e saída de mercadorias das localidades ligadas às confluências de rios menores<sup>67</sup>. Roberto Lobato Correa define essa rede da seguinte forma:

Nas áreas de colonização europeia, [...] a rede urbana implantada pode ser descrita como rede dendrítica. Trata-se de rede de origem colonial, com a principal cidade localizada em estuário de ampla via de circulação fluvial, por onde se fará a ocupação e, a seguir, o escoamento dos produtos primários da hinterlândia. Tem, assim, uma posição estratégica e configura, simultaneamente, um sítio defensivo. A rede urbana criada tem os seus centros localizados nas confluências de afluentes com o rio principal ou de afluentes com subafluentes. As interações espaciais seguem os cursos da rede fluvial, tornando-se mais intensas de montante para jusante. Desse modo, a importância dos centros aumenta na mesma direção, culminando com a cidade-primaz no estuário.<sup>68</sup>

Desse pressuposto, o quadro territorial adequado de minha pesquisa é o estuário de Itapemirim, pois se localiza de forma excêntrica em um ponto estratégico de uma rede geográfica do tipo dendrítico. Meu objetivo é analisar, pois, como essa rede foi organizada, uma vez que a organização espacial se dá pela produção material do homem, resultado de seu trabalho social. Como tal, refletirá as características do grupo que a criou<sup>69</sup>, ou o que Antônio Carlos Robert de Moraes define como história territorial, que é a busca pela compreensão da sociedade por meio de sua organização espacial. O autor afirma que:

Na formação dos territórios, temos três dimensões: o território é uma construção bélica/ militar, é uma construção jurídica e é uma construção ideológica. A formação territorial envolve essas três

<sup>65</sup> HESS, Regina Rodrigues; FRANCO, Sebastião Pimentel. *A República e o Espírito Santo*, Vitória, ES: Multiplicidade, 2005.

<sup>66</sup> SALETTO, Nara. *Transição para o Trabalho Livre e Pequena Propriedade no Espírito Santo (1888-1930)*. Vitória: EDUFES, 1996.

<sup>67</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. PROCESSOS, FORMAS E INTERAÇÕES ESPACIAIS. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Volume 16, Número 1, p. 127 – 134, 2016, p. 133.

<sup>68</sup> CORRÊA, 2016, p. 133.

<sup>69</sup> CORRÊA, 2000, p. 30.

dimensões, não necessariamente nessa seqüência. Há casos de territórios, nos quais existia primeiramente um pleito ideológico, depois se fez a conquista militar, depois a legalização jurídica. Há casos, como o de Israel, em que primeiramente se fez a legalização política e depois a efetivação da conquista militar. Há casos em que o ideológico vem antes e anima esse processo. Há casos em que primeiramente se conquista e depois se impõe um processo ideológico de afirmação daquela nova identidade. [...] No caso colonial, de certa forma tudo isso se exacerba com referência à América.

Referente a este fato, Roberto Lobato Corrêa acrescenta que:

Produto da ação humana ao longo do tempo, a organização espacial é um reflexo social, "conseqüência do trabalho e da divisão do trabalho", [...]. É o resultado do trabalho social que transforma diferencialmente a natureza primitiva, criando formas espaciais diversas sobre a superfície da Terra.<sup>70</sup>

Entendendo que a organização espacial, ou história territorial, é resultante das dinâmicas sociais, econômicas, culturais, bélica/militar, jurídica e ideológica da sociedade, para a melhor compreensão de Itapemirim, na questão cronológica, busco utilizar o método historiográfico desenvolvido por Fernand Braudel, que divide o tempo histórico em três elementos, método recorrente em vários de seus trabalhos, incluindo-se sua tese de doutorado - *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II*, em *A dinâmica do capitalismo*, publicado no Brasil em 1987.

Os tempos históricos utilizados neste capítulo serão os tempos geográfico e social. Assim, por meio do conceito de organização espacial e história territorial, apresentado por Roberto Lobato Corrêa e Antônio Carlos Robert de Moraes, buscase entender o que é o processo de formação da região do rio Itapemirim, desde suas margens, sua bacia, principalmente o local que se entende como o baixo Itapemirim, que corresponde à faixa litorânea até, aproximadamente, quarenta quilômetros rio acima, correspondente a seu estuário

### **1.3. O ITAPEMIRIM E A CAPITANIA DE SÃO TOMÉ**

Logo no início da colonização brasileira no século XVI, precisamente, após a divisão do território em capitanias hereditárias, em 1534, a bacia do rio Itapemirim ganha destaque na organização territorial, uma vez que os limites sul da Capitania do Espírito Santo, doada a Vasco Fernandes Coutinho, colidem com os limites norte da Capitania de São Tomé, de posse de Pero de Góis da Silveira. As terras doadas a

<sup>70</sup> CORRÊA, 2000, p. 35.

Vasco Coutinho se estendiam por cinquenta léguas correndo em direção ao sul, a partir da mercê concedida a Pero do Campo Tourinho<sup>71</sup>. Entretanto, a carta de doação não apresenta nenhum topônimo como marco desses limites. De acordo com José Teixeira de Oliveira, não se sabe qual o processo ou por que convenção se estabeleceu o rio Mucuri como o limite setentrional da Capitania, já o limite sul foi objeto de um acordo.<sup>72</sup>

As terras doadas a Góis, confirmado em 1536, têm seus limites se estendendo por treze léguas, a contar de Cabo Frio, em direção ao norte, até chegar ao misterioso Baixo dos Pargos<sup>73</sup>, nome resultante do fato de se pescar a espécie de peixe pargo<sup>74</sup>. O mapa *Terra Brasilis*, do Atlas Miller de 1519, obra conjunta de Lopo Homem e Jorge e Pedro Reinel<sup>75</sup>, registra os “bayxos dos pargos”. Vejamos:

---

<sup>71</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 23.

<sup>72</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 24.

<sup>73</sup> SOFFIATI, 2019, p. 70.

<sup>74</sup> CINTRA, Jorge Pimentel. Os limites das capitâneas hereditárias do sul e o conceito de território. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.25. n.2. p. 203-223. Mai.-Ago. 2017.

<sup>75</sup> REIS, 2017, p. 35.

**MAPA 3: Mapa Terra Brasilis, do Atlas Miller de 1519, onde se vê o Baixos dos Pargos**



FONTE: Mapa Terra Brasilis, do Atlas Miller de 1519.<sup>76</sup>

Fabio Paiva Reis, em sua tese de doutoramento intitulada *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII*, ao abordar os primeiros registros cartográficos da capitania capixaba, aponta o Baixos dos Pargos em dois mapas – o supracitado Terra Brasilis, de 1519, e um produzido quinze anos mais tarde, em 1534, por Gaspar Viegas, que apresenta os “bayxos dos parquetes”.

<sup>76</sup> Disponível em: FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). BNDIGITAL. A Cartografia Histórica do século XVI ao XVIII. Rio de Janeiro. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/biblioteca-virtual-da-cartografia-historica-do-seculo-xvi-ao-xviii/artigos/terra-brasilis/>. Acesso em 06 de abril de 2021.

**MAPA 4: Detalhe d'O Brasil no mapa de Gaspar Viegas onde apresenta o Baixos dos Parguetes de 1534**



FONTE: *Brasil no mapa de Gaspar Viegas de 1534*, Apud: REIS, Fabio Paiva. *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII*. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal 2017.

A utilização de mapas nos auxilia a compreender melhor como era a visão dos europeus a respeito de sua recente terra conquistada, uma vez que a cartografia se tornou os olhos dos governantes e das cortes nos domínios distantes.<sup>77</sup> Entretanto, os mapas em que constam o território das capitanias do Espírito Santo e São Tomé não apresentam muitos topônimos; o que se encontra nesses registros é um vasto espaço entre o rio de Santa Lúcia (que historiadores reconheceram como o rio das Caravelas, na atual Bahia) e a serra de São Tomé (atual Cabo Frio, no Rio de Janeiro).<sup>78</sup> Fabio Reis explica:

Motivo era muito simples: a própria cartografia do Espírito Santo e os primeiros mapas do Brasil apontam uma grande área de abrolhos

<sup>77</sup> REIS, 2017, p. 65.

<sup>78</sup> REIS, 2017, p. 34.

logo ao sul do rio das Caravelas. No meio desses bancos de areia, um conjunto de ilhas, no qual a maior recebeu o nome de Santa Bárbara, impedia a passagem dos navios, que precisavam se afastar a leste para fazer o desvio. A lenta reaproximação para o litoral teria feito com que os primeiros portugueses ali tivessem “perdido” a região ao norte do Cabo Frio.<sup>79</sup>

A falta de conhecimento acerca da costa das terras doadas tanto para Vasco Fernandes Coutinho como para Pero de Góis da Silveira, provavelmente, foi o motivo da escolha do Baixos dos Pargos como marco divisor dessas capitâneas, uma vez que sua localização era de difícil precisão.<sup>80</sup> Diante disso, os donatários se viram em um imbróglio, que foi resolvido em 14 de março de 1539, quando estabeleceram os limites de seus domínios em local de reconhecimento mais fácil.<sup>81</sup> Nesse sentido, foi escolhido o rio Itapemirim, que passou a se chamar Santa Catarina. Esse acordo foi visto com bons olhos por ambas as partes, principalmente, por Coutinho, que não se sentia enganado (não considerava estar perdendo terras), mas contente em resolver a questão com seu vizinho ao sul<sup>82</sup>, que alguns anos antes o tinha ajudado com escravos e boas obras, a quem era muito grato.<sup>83</sup> O acordo firmado foi sancionado em 1543 por D. João III, rei de Portugal, onde se lê:

(...) e óra o dito Pedro Góes me apresentou um assignado do dito Vasco Fernandes de que o teor tal é: - Digo eu Vasco Fernandes Coutinho que é verdade que nós somos demarcados Pedro Góes e eu por o rio Santa Catharina [Itapemirim] que está em vinte e um grãos.<sup>84</sup>

De acordo com o documento assinado por D. João III, o rio estaria a 21 graus, e a divisão das capitâneas ficaria de acordo com a figura a seguir.

---

<sup>79</sup> REIS, 2017, p. 34.

<sup>80</sup> SOFFIATI, 2019, p. 88.

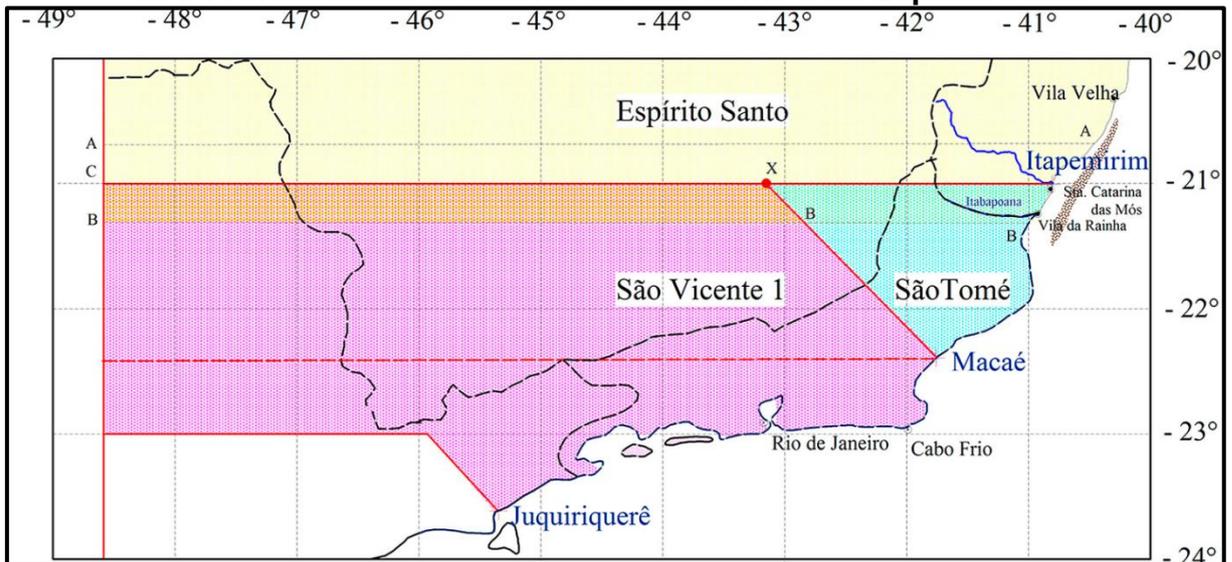
<sup>81</sup> SOFFIATI, 2019, p. 69.

<sup>82</sup> REIS, 2017, p. 113.

<sup>83</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 49.

<sup>84</sup> Carta do rei D. João III, confirmando e aprovando a demarcação de Vasco Coutinho e Pero de Góis, datada de 12 de março de 1543. In Rubim, B. D. C. (1861). Memórias históricas e documentadas da província do Espírito Santo. Rio de Janeiro: Typographia de D. Luiz dos Santos. p. 36-37. Apud: REIS, 2017, p. 112.

**MAPA 5: As linhas divisórias de São Tomé e do Espírito Santo**



FONTE: CINTRA, Jorge Pimentel. Os limites das capitanias hereditárias do sul e o conceito de território. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.25. n.2. p. 203-223. Mai.-Ago. 2017. p. 208.

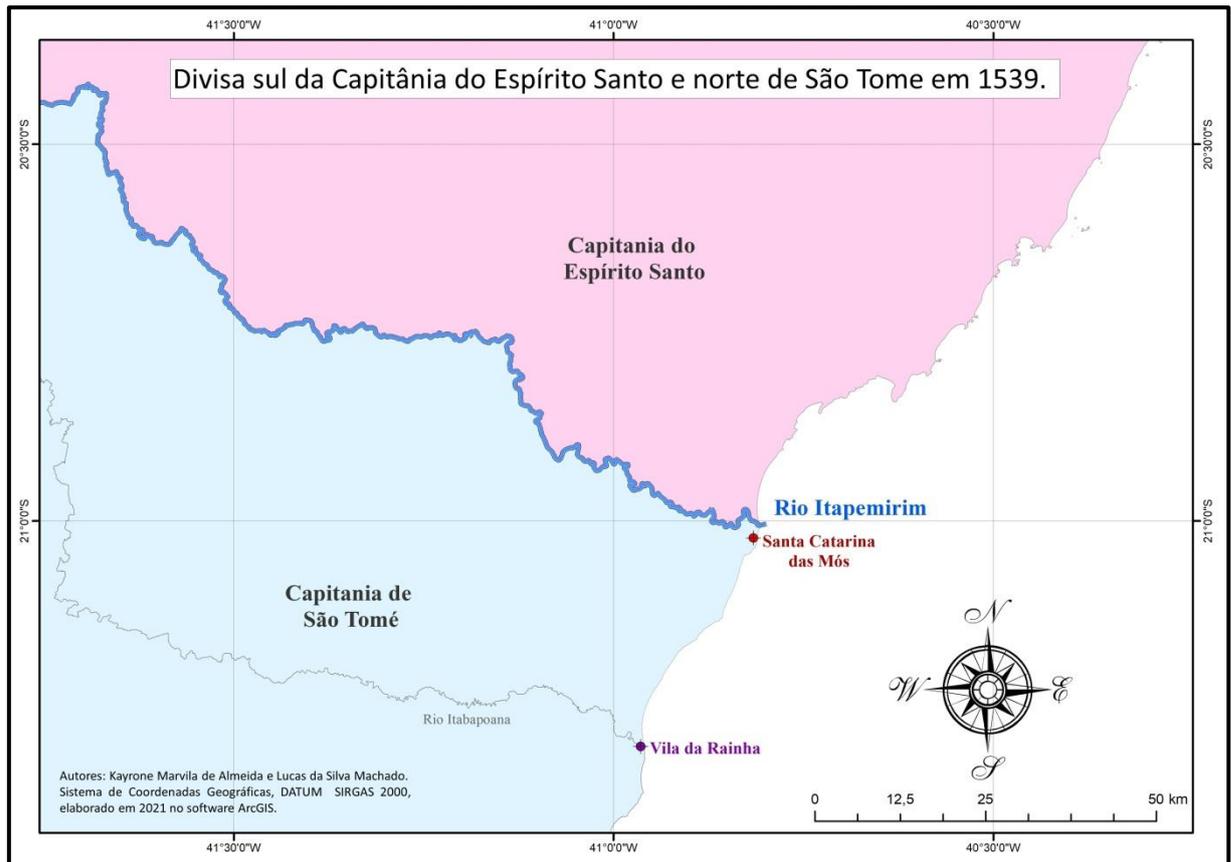
Entretanto, no período em que ocorre a divisão das capitanias, precisar com exatidão esta linha divisória era uma tarefa impossível e nem era de fato o desejo dos donatários, uma vez que o território que buscavam colonizar era a costa e suas proximidades, ficando o problema dos limites no interior relegado a um segundo momento.<sup>85</sup> Nesse sentido, Pero de Góis ficaria com a banda do sul e o dito Vasco Fernandes com a banda do rio Itapemirim para a parte do norte.<sup>86</sup> Por essas informações, as fronteiras das capitanias seguiriam o rio Itapemirim, portanto, uma divisa tortuosa, correndo de sudeste a noroeste, abandonando o retilíneo e imaginário paralelo de divisa,<sup>87</sup> de acordo com o que sugere a representação a seguir.

<sup>85</sup> CINTRA, 2017, p. 208.

<sup>86</sup> LAMEGO, p. 46, apud: CINTRA, 2017, p. 207.

<sup>87</sup> CINTRA, 2017, p. 208.

**MAPA 6: Definição da fronteira sul da Capitania do Espírito Santo e da fronteira norte da Capitania de São Tomé, com base no acordo feito entre os donatários Vasco Fernandes Coutinho e Pero de Gois da Silveira**



A margem direita do Rio Itapemirim nos primórdios da colonização brasileira não pertencia ao Espírito Santo, fato que é pouco problematizado, mesmo por conta da ausência de fontes, mas que nos revela que as movimentações sociais deram ânimos em diferentes aspectos para esse local<sup>88</sup>, como sua presença em outra área política administrativa que não fosse a espírito-santense, além de receber um novo nome, Santa Catarina, em homenagem à esposa de D. João III.

Após delimitar sua fronteira ao norte, Pero de Góis da Silveira inicia a colonização de suas terras onde, no ano de 1539, ergue, às margens do rio Managé, atual Itabapoana, um povoado batizado de vila da Rainha, em homenagem a dona Catarina, rainha de Portugal. Góis instalou um engenho na costa, outro, na última queda d'água do rio próxima à Pedra do Garrafão.<sup>89</sup> A vila da Rainha sofreu com constantes ataques indígenas, sendo o último incitado por piratas, liderado por Henrique Luiz, ou *Anrique Luiz*, que navegava vindo da direção da Capitania do

<sup>88</sup> CERTEAU, 1994, p. 200.

<sup>89</sup> SOFFIATI, 2019, p. 69.

Espírito Santo, capturando-se o líder do grupo de “gentios” que habitava a região para entregar a seus rivais, ocasionando uma forte rebelião em que os engenhos e povoações foram assaltados, os canaviais, incendiados, e tudo destruído.<sup>90</sup>

Pero de Goes ainda juntou os seus, e ofereceu resistencia; mas teve de ceder com a perda de vinte e cinco mortos, e com o ficar elle ferido e com um olho de menos. Quiz fazer pazes; mas, os Indios lh'as quebraram com mil traições. E como diariamente perdia alguns homens, e padecia mais fome, e ninguem o socorria, foi constringido a deixar a terra, - que de todo ficou despovoada de colonos.<sup>91</sup>

Após esse episódio que culminou com uma flechada em seu olho, Pero de Góis abandonou a Capitania, fugindo junto com alguns colonos para o Espírito Santo. As terras de São Tomé, bem como as margens do rio Itapemirim, passaram a ser habitadas por fugitivos da justiça, como criminosos e escravizados, que conseguiam se associar e obter proteção dos grupos indígenas que dominavam a região.<sup>92</sup>

Na virada do século XVI para o XVII, Gil de Góis da Silveira, herdeiro da Capitania de São Tomé, filho de Pero de Góis da Silveira, em um período em que São Tomé já era chamada de Paraíba do Sul<sup>93</sup>, associado a João Gomes Leitão, buscou reiniciar os empreendimentos de colonização do território. Para tanto, formou um povoamento à margem direita do rio Itapemirim, na altura do Baixo dos Pargos,<sup>94</sup> ao qual, em homenagem à esposa de D. João III, batizou de Santa Catarina das Mós, significando esta última palavra moendas de engenhos.<sup>95</sup> O novo donatário introduziu lavouras, onde utilizou o trabalho indígena.<sup>96</sup> Entretanto, o empreendimento de Gil também não durou muito tempo, “sendo este vítima de uma nova rebelião indígena”<sup>97</sup>, que o fez abandonar o local por não conseguir conter o levante.

<sup>90</sup> VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *História Geral do Brasil antes da sua eparação e Independência de Portugal*. Rio de Janeiro: E. & H. Laemmert, 1887.

<sup>91</sup> VARNHAGEN, 1877, p. 13.

<sup>92</sup> FEYDIT, Júlio. *Subsídios para a história dos Campos dos Goytacazes*. Rio de Janeiro: Gráfica Luartson, 2004, p. 30.

<sup>93</sup> PESSANHA, Yvan Senra. *Campista. Nem fiado nem à vista: A saga dessa gente que não se vende*. Niterói: Imprensa Oficial. Campos dos Goytacazes, 1999, p. 30.

<sup>94</sup> LAMEGO, Alberto. *Terra Goitacá, à luz de documentos inéditos*. Niterói: Diário Oficial, 1942, p. 33.

<sup>95</sup> CINTRA, 2017, p. 208.

<sup>96</sup> LAMEGO FILHO, Alberto. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro. Biblioteca Geográfica Brasileira. Série A “Livros”, IBGE, 1945. p. 79.

<sup>97</sup> (Afável com os índios, consegue domesticar alguns. Entre esses, acolhe uma menina, filha de um cacique, batizando-a com o nome de Catarina. E repete-se o inevitável de quase todo o senhor de engenho ante a graça estranha da mulher diferente. Vela, porém, a esposa castelhana Dona FRANCISCA DE AGUIAR MANRIQUE. Durante uma viagem de GIL DE GÓIS, O tronco e O chicote vingam os ciúmes da espanhola arrebatada. A índia foge para as cabildas. Ante seu corpo

Gil de Góes não tendo recursos nem podendo assistir no Brasil, resolveu renunciar a sua capitania em favor da Corôa, e juntamente com sua mulher, passou sua procuração a Antônio Diniz, residente em Lisbôa, em 9 de outubro de 1618, para assegurar a respectiva escriptura que foi feita em 22 de março de 1619, recebendo Gil de Góes, em pagamento a mercê de 200\$000 rs de tença em vida, com a faculdade de poder testar, por sua morte, 100\$000rs a sua mulher.<sup>98</sup>

Após o abandono da Capitania, já denominada Paraíba do Sul pela família Góis, e com o falecimento de seu último donatário, em 1630, essas terras foram divididas, o lado norte do rio Paraíba do Sul passou a pertencer à Capitania do Espírito Santo, e a parte sul, à do Rio de Janeiro.

Em 1630, pouco mais ou menos, tendo sido a Capitania de S. Tomé incorporada na Coroa, por deixação que dela fez Gil de Góis da Silveira – a esse tempo residente em Madri, onde faleceu – mediante a tença de cem mil réis, concedida a sua mulher d. Francisca de Aguilar Manrique, veio Ordem para que todo este imenso trato de terreno fosse dividido em dois termos. As terras do norte da barra do Rio Paraíba passaram a pertencer ao termo da Vitória, Capitania do Espírito Santo; passando as do sul da mesma barra a fazer parte do termo de Assunção de Cabo Frio, com sujeição ao governo do Rio de Janeiro.<sup>99</sup>

Assim, a bacia do Rio Itapemirim, 91 anos após o acordo firmado entre Vasco Fernandes Coutinho e Pero de Góes da Silveira, passa a integrar os limites políticos e administrativos do Espírito Santo.

#### **1.4. UM RIO EM MOVIMENTO: O FLUXO DE PESSOAS ÀS MARGENS DO ITAPEMIRIM**

Luiz Teixeira<sup>100</sup>, importante cartógrafo português do século XVI, que deu início a uma família de cartógrafos renomados por gerações, desenvolveu em sua passagem pelo Brasil, entre os anos 1573 e 1574, o Roteiro de Todos os Sinais.

---

ensanguentado, os índios se exasperam contra a selvajaria do branco. E por um levante em massa a colhia é inteiramente destruída). (LAMEGO FILHO, 1945, p. 79).

<sup>98</sup> LAMEGO, 1942, p. 33-34.

<sup>99</sup> CARVALHO, Augusto de. *Apontamentos para a história da capitania de São Tomé*. Campos dos Goitacazes, 1888.

<sup>100</sup> (Luís Teixeira foi um dos poucos cartógrafos portugueses que de fato percorreu e reconheceu a costa do Brasil, na década de 1570. Luís Teixeira e seus filhos Pedro e João Teixeira, além do neto homônimo deste último, são os principais nomes da família Teixeira, uma das mais importantes para a cartografia de Portugal entre fins do século XVI e fins do XVII. A família Teixeira exerceu a função de cartógrafo por cerca de cinco gerações em Portugal e na Espanha. Luís Teixeira, tendo atuado por mais de 50 anos, foi o fundador de uma nova escola de cartografia portuguesa em seu período, tendo desenvolvido um estilo próprio que, posteriormente, foi seguido por seus descendentes. Ele foi aprendiz de Pedro Nunes, pelo qual foi examinado, junto com Pedro Reinell, para o cargo de cartógrafo da Coroa. Além disso, enquanto atuou, manteve correspondência com importantes nomes da cartografia mundial, como Abraham Ortelius). (REIS, 2017, p. 68).

Este trabalho possui uma “carta geral acompanhada de mais doze, que retratam portos e vilas importantes do litoral brasileiro”.<sup>101</sup> Ao retratar o território da Capitania do Espírito Santo, Teixeira traz com riqueza de detalhes características da ilha de Duarte de Lemos, posteriormente, vila de Vitória, e da vila do Espírito Santo, que mais tarde passaria a se chamar Vila Velha, mesmo, aparentemente, tendo se confundido com o nome de ambas.<sup>102</sup> No lado esquerdo da ilha de Duarte de Lemos uma demarcação chama atenção pela forma como foi posta, que é a “Terra que vay pera o cabo frio”. Vejamos:

**MAPA 7: Detalhe da Terra que vay pera o cabo frio no Roteiro de Todos os Sinais de Luiz Teixeira de 1590**



FONTE: Detalhe da Terra que vay pera o cabo frio no Roteiro de Todos os Sinais de Luiz Teixeira de 1590. Apud Apud REIS, Fabio Paiva. As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal 2017.

A escrita “Terra que vay pera o cabo frio” não representa um topônimo, uma região, mas indica um caminho que vai para o sul<sup>103</sup>, rumo a Cabo Frio, o que indica uma

<sup>101</sup> REIS, 2017, p. 68.

<sup>102</sup> (Quanto às duas vilas destacadas no mapa, o autor parece ter confundido seus nomes. Ele chama de “vilha velha de nossa senhora da vitória” aquela que está na parte continental à esquerda, e de “Villa do Spiritu Santo” a que está no centro da ilha, na parte central superior. Não há dúvidas quanto ao erro: a vila instalada na ilha tinha o nome de “Nossa Senhora da Vitória”, enquanto a continental teve como primeiro nome “Espírito Santo”, como a capitania, passando a se chamar, mais tarde, “Vila Velha”). (REIS, 2017, p. 72).

<sup>103</sup> REIS, 2017, p. 74.

possível rota de pessoas que ocorria na região sul do Espírito Santo, circulação esta que pode ser percebida por alguns acontecimentos. O bom relacionamento entre Vasco Fernandes Coutinho e Pero de Góis da Silveira expressa bem esse fato. Em 1545, o donatário da capitania de São Tomé esteve em terras capixabas, local de onde levou para seus domínios um mestre de açúcar.<sup>104</sup> Outra evidência é o ataque do pirata Henrique Luiz à vila da Rainha, pois, de acordo com a carta escrita por Pero de Góis a D. João III, Henrique surge do rumo da capitania do Espírito Santo.<sup>105</sup> Diante da eminente derrota de seu vizinho, Fernandes Coutinho envia algumas embarcações, comportando quantos lá restavam, inclusive o donatário.<sup>106</sup>

O viajante francês Jean Léry, 1556, observa que as margens do rio Itapemirim eram habitadas por grupos nativos, e seus habitantes eram aliados aos franceses.<sup>107</sup> Praias como a de Itaipava e Itaoca, anteriormente denominadas como praia da Piabanha, serviam de ponto de parada desses corsários, bem como a ilha próxima a esse litoral, que passou a se chamar ilha dos Franceses.<sup>108</sup> A esse respeito, José Teixeira de Oliveira narra um embate envolvendo Maracaiaguaçu e franceses no Itapemirim, quando cita:

Em 1558, além dos silvícolas, que jamais deixaram de ser uma ameaça constante para os brancos, surgiu no porto de Vitória uma nau francesa. Vinha “resgatar e contratar com os portugueses”. Estes, temerosos de um desembarque, mandaram “Simão Azeredo e mestre Náo, francês aqui morador e bom homem”, parlamentar a bordo. De tal maneira exageraram o poderio da terra que os visitantes rumaram para o sul, indo ancorar em Itapemirim, onde pretendiam carregar a embarcação de pau-brasil. Ali, Maracaiaguaçu deu-lhes combate, aprisionando vinte deles, além de “duas chalupas huma ferraria e muyto resgate e roupas”.<sup>109</sup>

Maracaiaguaçu, que quer dizer Gato Grande<sup>110</sup>, era um líder indígena da tribo temiminó, pertencente à família tupi<sup>111</sup>, habitante da baía da Guanabara. Sua tribo mantinha uma guerra com os também tupi, tupinambás, genericamente chamados

<sup>104</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 62.

<sup>105</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 56.

<sup>106</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 62.

<sup>107</sup> LERY, 1578, *apud* ROCHA, 1971, p. 15-16.

<sup>108</sup> MORENO, Luciano. *Itapemirim: como tudo começou*. Serra - ES: Formar, 2016, p. 16.

<sup>109</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 97.

<sup>110</sup> Leite, Serafim. *Novas cartas jesuíticas (De Nóbrega a Vieira)* (Brasiliiana, Vol. 194). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. p.180. *Apud*: CUNHA, Maria José dos Santos. *Os Jesuítas no Espírito Santo (1549-1759): contatos, confrontos e encontros*. Tese (doutorado) apresentada a Universidade de Évora para obtenção de Grau de Doutor em Teoria Jurídico Política e Relações Internacionais. Évora, 2 de março de 2015.

<sup>111</sup> CUNHA, 2015, p. 111.

de tamoios. Após franceses se estabelecerem em uma ilha na Guanabara e firmarem acordo com os tupinambás, o cacique temiminó buscou uma aliança com os portugueses do Espírito Santo.

Em termos estratégicos, a iniciativa do cacique Maracaiaguaçu procurava uma solução que invertesse a fragilidade na qual se encontrava. Na Guanabara desenhava-se lhe a derrota. Para São Vicente estendiam-se os tupinambás inimigos, genericamente sob o nome de tamoios, e onde os portugueses começavam a ver as suas posições ameaçadas. A norte de Macaé até à fronteira sul do ES era território dos Oitavares, do grupo macro-jê e de feroz reputação. A opção vislumbrou-a com os portugueses da donatária do ES. Na altura os mais próximos e melhor posicionados para os ajudar. Começava a configurar-se, assim, o duplo sistema de alianças entre os indígenas, os portugueses e os franceses no litoral do sudeste brasileiro. Basicamente, temos uma aliança de Tupiniquins de São Vicente e do Espírito Santo, Temiminós do Rio de Janeiro e Portugueses e a outra aliança formada pelos Tupinambás do Rio de Janeiro e de São Vicente (ou Tamoios) e os Franceses.<sup>112</sup>

Nesse contexto, o donatário Vasco Fernandes Coutinho não viu problemas em receber a referida tribo de indígenas e logo providenciou quatro navios fortemente armados para trazê-los rumo ao Espírito Santo.

Assim o ES recebe os seus primeiros refugiados de que há notícia histórica, [...]. A deslocação imprevista, mas coordenada da tribo, foi estrategicamente fomentada e intermediada pelos jesuítas Brás Lourenço e por Luís da Grã que souberam aproveitar a oportunidade, que não haviam criado, para ajudar na defesa da tribo ameaçada em favor da população e colonização do ES que recebeu significativo reforço numérico de aliados militares e de braços para os trabalhos de desenvolvimento económico.<sup>113</sup>

A presença de Maracaiaguaçu às margens do Itapemirim, bem como a dos franceses, nos revela um fluxo de pessoas na região, assim como os distintos grupos indígenas de diferentes troncos linguísticos que aqui habitavam.

[...] até o final do século XVII, as regiões que abrangiam o vale do Itapemirim, desde sua nascente na divisa com Minas Gerais até o litoral sul da Capitania do Espírito Santo, eram ocupadas por índios distribuídas basicamente em dois grupos: os Goitacazes, no litoral, [...] tupi numa faixa de terra que vinha desde o norte-fluminense, e os puris coroados, de língua jê, nas serras do interior, até os limites capixabas. Viviam estes modestamente da caça e da pesca, aproveitando a presença do rio e a proximidade com o mar, além da coleta de frutos.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> CUNHA, 2015, p. 205

<sup>113</sup> CUNHA, 2015, p. 207

<sup>114</sup> MORENO, 2016, p. 17.

A guerra fazia parte do cotidiano dos povos indígenas que habitavam o litoral capixaba. Segundo Saletto (2011), na Capitania do Espírito Santo os embates contra os portugueses começaram logo com a chegada dos primeiros colonos. Denota-se, portanto, os motivos pelos quais a povoação de Santa Catarina das Mós foi alvejada e destruída por nativos da terra.

#### **1.4.1. UM RIO EM MOVIMENTO: OS JESUÍTAS PRÓXIMOS A ITAPEMIRIM**

Durante o século XVII e XVIII, a região do Itapemirim era percorrida por frades da Companhia de Jesus.<sup>115</sup> Os jesuítas no Espírito Santo, bem como em quase todo território brasileiro, passaram a explorar as terras que receberam por meio de sesmarias para a formação de fazendas especializadas em alguns produtos para exportação e para comércio interno, para custear as despesas de funcionamento dos seus colégios e missões.<sup>116</sup> Os clérigos formaram estruturas produtivas agrícolas e pecuárias ao longo da costa capixaba, em que cada qual praticava certa atividade econômica distinta, seja a do comércio local na vila onde alguns aldeamentos estavam inseridos, seja para o comércio com outras praças, jesuíticas ou não. Sobre isso, Luiz Claudio M. Ribeiro, ao analisar depoimentos de pessoas que testemunharam na “Devassa da Reforma da Religião da Companhia de Jesus nesta comarca do Espírito Santo”, processo que buscava investigar a atuação dos jesuítas em solo capixaba, realizada no ano de 1761, três anos após a expulsão dos padres das terras capixabas, observa que:

[...] sobressai do interrogatório uma percepção de que a Companhia de Jesus no Espírito Santo alcançara a condição de organismo com características autônomas do próprio Estado português e se utilizava de sua ancestral presença junto às vilas e aldeias para açambarcar rendas e amealhar fortunas em propriedades agrárias e ganhos monetários auferidos em comércio e produção de mercadorias de uso corriqueiro, além de criar para si um modo de vida desapegado dos cânones da Igreja Católica, aos quais juravam obedecer<sup>117</sup>

A Companhia de Jesus no Espírito Santo então estava presente, de norte a sul da Capitania, nas seguintes propriedades: Santa Cruz; Aldeia dos Reis Magos, atual município de Nova Almeida; Aldeia da Conceição, atual município da Serra; Aldeia São João, atual Carapina; vila de Nossa Senhora da Vitória, onde os inacianos possuíam um colégio; Araçatiba, fazenda que possuía um engenho; Aldeia de

<sup>115</sup> MORENO, 2016, p. 16.

<sup>116</sup> REIS, 2017, p. 51.

<sup>117</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Devassa da Reforma Religiosa da Companhia de Jesus nesta Comarca do Espírito Santo*. EDUFES, Vitória – ES: 2018. p. 11.

Guaraparim, atual Guarapari; Aldeia de Ereritia ou Reritiba, atual município de Anchieta; e Muribeca, com criação de gado, na região sul do Espírito Santo. Fabio Paiva Reis, em sua tese de doutoramento, utiliza um mapa desenvolvido por Serafim Leite, em 1940, que julga ser muito conveniente a localização dos jesuítas no Espírito Santo. Vejamos:

**MAPA 8: Os Jesuítas no Espírito Santo (1551-1760), adaptado de Serafim Leite.**



FONTE: Os Jesuítas no Espírito Santo (1551-1760) adaptado de Serafim Leite. Apud REIS, Fabio Paiva. As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal 2017.

No sul do Espírito Santo situava-se a fazenda Muribeca, a maior da Capitania em produção de gado, leite e queijos<sup>118</sup>, o que a tornava bastante importante para a economia capixaba durante os séculos XVII e XVIII. De acordo com José Teixeira de Oliveira, a fazenda chegou a ter quase duas mil cabeças de gado vacum e mais de duas centenas do cavalari<sup>119</sup>, além de construir canais de irrigação e obras de drenagem, para conter as cheias do rio Itabapoana.<sup>120</sup> Maria José dos Santos Cunha afirma que

Em 1694 aparece referenciada com uma grande casa e igreja e 1639 cabeças de gado. A propriedade abastecia o consumo de carne do colégio de Santiago, bem como de animais de tração para as lavouras. Localizada a sede próxima da passagem do rio Itabapoana a caminho do mar, possuía um tanque de criação de peixes, cujo pescado salgado era encaminhado para Vitória.<sup>121</sup>

Vale ressaltar que a historiografia nacional aponta que a Companhia de Jesus e outras ordens religiosas praticavam comércio dos diversos produtos produzidos em seus aposentos com a convicção de que estariam praticando atividades lícitas aos olhos da Igreja Católica. Com isso, entende-se que a Companhia de Jesus no Espírito Santo, até sua expulsão, em 1759, estabeleceu relações comerciais, mesmo em um período apontado como um período de extrema estagnação econômica<sup>122</sup>. Nesse sentido, os aldeamentos jesuítas produziam mercadorias essenciais para a economia das vilas onde estavam inseridas e exportavam seus produtos.<sup>123</sup>

Os jesuítas da fazenda Muribeca praticavam comércio com outras instalações jesuíticas, como a da vila de Nossa Senhora Victoria. O aldeamento da cabeça da comarca do Espírito Santo produzia e vendia em seu trapiche e em uma venda, farinha, melados, açúcar arrobado e mascado<sup>124</sup>, mel de purga, arroz, feijão, aguardente, além de produtos feitos em sua olaria, como louça, potes, tijolos e telhas.<sup>125</sup> Muitas dessas mercadorias eram feitas na fazenda Arassatiba, que também exercia a criação de gados e porcos, onde os inicianos também revendiam esses gêneros.

<sup>118</sup> Cunha, M. J. D. S. (2015). *Os Jesuítas no Espírito Santo 1549-1759: contactos confrontos e encontros*. 2015. Tese (Doutorado), Universidade de Évora, Évora. Disponível em: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/14128>. p. 251.

<sup>119</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 97.

<sup>120</sup> CUNHA, 2015, p. 268.

<sup>121</sup> CUNHA, 2015, p. 267.

<sup>122</sup> CARVALHO, 2008, p. 35.

<sup>123</sup> RIBEIRO, 2018, p. 16.

<sup>124</sup> DEVASSA... FL 5v. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>125</sup> DEVASSA... FL 52v. Apud: RIBEIRO, 2018.

Além da produção para o mercado da própria vila, os jesuítas de Vitória enviavam para outros locais produtos a fim de obterem lucros. A devassa indica que nessa vila os padres compravam de pessoas panos de algodão, enviando-os em sua fragata para serem vendidos em outras partes.

[...] tão bem que os ditos Padres mandavão comprar pessas de panno de algodão, e o-embarcavão na sua fragatta para se vender em outras partes, para onde o-remettião, a fim de o repassarem por mais avultados preço; o que também sabe ele testemunha, porque muitas vezes vendeo o dito pano aos ditos Padre, que lho-mandavam comprar por interposta pessoa; e mais não disse deste.<sup>126</sup>

Além da venda de panos de algodão para “outras partes”, os jesuítas da vila de Vitória compravam de outros aldeamentos diversos produtos. Da fazenda Muribeca eles compravam queijo para a revenda.<sup>127</sup> Esses queijos também eram vendidos para os clérigos da vila de Guarapari. Nesta localidade se destaca o aldeamento de Ereritiba, que posteriormente passou a se chamar Villa de Benevente. O controle dos padres sobre a população local ganha evidência, uma vez que eles proibiam o contato de outros brancos com os indígenas da região.<sup>128</sup> Assim, comercializavam panos de algodão, aguardente, pólvora, chumbo, açúcar, peixes salgados, pescados pelos próprios índios em canoas.<sup>129</sup>

[...] e aportando na Aldéa de Ereritiba, hoje por nova criação Villa de Benevente, lhe dicerão os moradores de Ubú lugar circunvezinho à dita Aldéa, e freguezes de Nossa Senhora da Conceição da Villa de Guraparim, que o Padre Ignacio Leão Superior, que então era da dita Aldéa lhes vendiam pólvora, e xumbo por hum copinho de cuja medida elles se queixavão, dizendo que não chegava ao pezo justo, porque se costumava vender. Item dice mais elle testemunha, que hindo para os Campos dos Goitacazes, e passando pella ditta Aldéa de Ereritiba, o mesmo padre sobredito Ignacio Leão, sendo Superior da dita Aldéa, vendera á elle testemunha sincoenta peixes salgados chamados sardas por preço de dous mil reis, os quais recebeu o dito Padre da mão delle testemunha, e antecedentemente na mesma occazião tinha vendido mil e quinhentas sardas e huns homens, que ahi tinham chegado em huã lanxa. Item dice mais, que o dito Padre superior mandava tecer pano de algodão com listas vermelhas, e os mandava á esta Villa, que sabe elle testemunha por lhe dizerem pessoas fidedignas, que lhes tinham comprado o tal pano. Item dice mais por ser publica voz, e fama, que não só os sobredito superior, mäs tãobem todos os mais superiores das Aldeas de Ereritiba, e Reys Magos negociavão em madeiras, mandando vender taboados, que lhe serravão os Indios. Item dice mais que dicera a elle

<sup>126</sup> DEVASSA... FL 5v. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>127</sup> DEVASSA... fl.39. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>128</sup> DEVASSA... fl.109. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>129</sup> DEVASSA... fl.103. Apud: RIBEIRO, 2018.

testemunha Jozê Silveiro Boticario, que foi nesta Villa, e já defunto, que pedindo ao padre Caetano Mendes que lhe mandasse vir cincoenta queijos da Fazenda Muribeca do Collegio desta Villa, para o venderem, e repartirem o lucro entre ambos, e depois de vendidos os ditos queijos nesta Villa, levando o dito Jozê Sylveiro meya dobra, que era o lucro dos queijos para repartir se entre ambos, o dito Padre Caetano Mendes Religiozo da Companhia se ficou, e se aproveitou de o lucro com o sobredito Jozê Sylveiro. Item dice que os padres dessa Villa tinham huã venda publica, e nela seus escravos vendendo ao povo assucar, e meis e agua ardente de cana; [...]<sup>130</sup>

A estruturação da Companhia de Jesus no Espírito Santo trouxe uma movimentação econômica para a Capitania nos séculos em que esteve presente. A Vila de Victoria enviava por meio de sua fragata panos de algodão<sup>131</sup>, comprados de outras pessoas, para serem comercializados. A Vila Nova de Almeyda vendia para outras capitanias, como a do Rio de Janeiro e Bahia, taboados, a fim de obterem lucros.<sup>132</sup> O Aldeamento de Ereritiba vendia canoa, taboados, pólvora e chumbo<sup>133</sup>, e a Fazenda Moribeca vendia queijo para outros redutos jesuítas<sup>134</sup>, mantendo o comércio entre si, provocando a circulação de pessoas na Capitania e na região do Itapemirim, objeto deste estudo.

#### **1.4.2. UM RIO EM MOVIMENTO: A PRODUÇÃO CARTOGRÁFICA**

O conhecimento sobre o rio Itapemirim foi se expandindo junto com a circulação de pessoas ao longo de sua bacia. A partir do século XVII ele começa a ser mais representado em mapas de diversas nações, seguindo uma tendência da época.

O século XVII é recheado de mapas portugueses e holandeses que apresentam um Brasil a cada ano mais expandido, mais completo. O Espírito Santo, mais uma vez, foi incluído nesse processo e seu território cartografado passou do pequeno espaço da baía de Vitória e arredores para numerosos mapas exibindo o território que hoje vai do Sul da Bahia até o norte do Rio de Janeiro.<sup>135</sup>

O local que era representado apenas como um caminho que ia em direção a Cabo Frio começou a ser descrito. Topônimos como o rio Reritiba e o Itapemirim, o Monte Aghá, a ilha dos Franceses, Barreiras Vermelhas, todos próximos da localidade de Itapemirim, passaram a figurar nos mapas com mais frequência. Fabio Paiva Reis nos traz um acervo riquíssimo sobre a cartografia do Espírito Santo nos séculos XVI

<sup>130</sup> DEVASSA...fl.38v – fl.39. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>131</sup> DEVASSA... fl.5. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>132</sup> DEVASSA...fl.68. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>133</sup> DEVASSA...fl.103v. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>134</sup> DEVASSA...fl.38v. Apud: RIBEIRO, 2018.

<sup>135</sup> CUNHA, 2015, p. 76.

e XVII. No mapa Estado do Brasil, de João Teixeira Albernaz, o Velho<sup>136</sup> rio Itapemirim aparece na carta 14, entre 37 que compõem o documento de descrição do território brasileiro.

O *Estado do Brasil*, de 1631, possui 37 cartas do litoral do Brasil. Talvez por esse alto número a grande novidade para este trabalho é que a região da Capitania do Espírito Santo se divide, pela primeira vez, em três diferentes mapas: 1) um mapa bastante semelhante ao mapa da *Razão do Estado do Brasil*, entre a Vila de Vitória e o Rio Mucuri; 2) um mapa dos arredores da Ilha de Vitória, à semelhança do mapa de Luís Teixeira e também de outro mapa de 1630, [...] 3) e, pela primeira vez, um mapa que mostra o território desde Vitória até o Cabo de São Tomé, ao sul, que, como discutido anteriormente, era considerado o limite da capitania.<sup>137</sup>

A carta 14, Capitania do Spirito Santo, do Estado do Brasil de João Teixeira Albernaz, de 1631, traz diversos topônimos do Espírito Santo, sendo eles Cabo de São Thome, Prayua, rio Ýirituba, rio Guaraparý, ilha Escalvada, rio de Perocão, ilhas de Perocão, Ponta da Fruta, Morro de Yoão Moreno, Sprito Santo, ilha Dos Françezes, Serra de Gua e rio Itapemiri. Os três últimos locais citados estão dentro do estuário de Itapemirim, ilha dos Franceses, Monte Aghá e rio Itapemirim. Tal fato corrobora o entendimento de que o conhecimento acerca das proximidades do Itapemirim foi se expandindo ao longo dos anos.

---

<sup>136</sup> (Após conseguir sua carta de ofício de mestre de cartas de marear e instrumentos náuticos, Albernaz teve uma atuação invejável por quase toda a primeira metade do século XVII, durante a União Ibérica, com o apoio dos reis Filipe II e III. Nesse período, produziu mapas de notável qualidade artística da América portuguesa, com destaque para os mapas regionais. Ainda em 1605, apenas três anos após receber a carta de ofício, ele foi nomeado cartógrafo da Casa da Guiné e Índia. Hoje, conhecemos 340 mapas feitos por ele, e ainda 323 cópias, sendo que a maior parte dessas (146 cartas originais – quase metade das 315 cartas portuguesas do Brasil que foram preservadas) é voltada para o Brasil. Essas cartas foram, em sua maioria, feitas em um primeiro momento profissional de Albernaz. Após seu último trabalho sobre o Brasil (1642) ele se dedicou a fazer mapas de Portugal e do Oriente). (REIS, 2017, p. 100).

<sup>137</sup> REIS, 2017, p. 120.

**MAPA 9: O rio Itapemirim no Mapa Estado do Brasil de 1631.**



FONTE: Capitania do Espírito Santo – [Escala ca 320 000]. 10 léguas = [21cm] – [Ca 1631]. – 1 mapa em 1 bifólio : ms., color., papel ; 44,5x67,5cm. In: *Estado do Brasil coligido das mais certas noticias q[ue] pode avntar dõ Ieronimo de Ataide. Por João Teixeira Albernaz, cosmographo de Sya Ma[gest]ade. Anno: 1631. – 1631. – Cart. 14. - João Teixeira Albernaz, o Velho. - Pert.: Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro. Apud Apud REIS, Fabio Paiva. As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal, 2017.*

Outros mapas apresentados por Reis que trazem a região do Itapemirim no século XVII estão em livros batizados de *Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz*,<sup>138</sup> de João Teixeira Albernaz, o Moço.<sup>139</sup> Existem dois exemplares deste documento, o

<sup>138</sup> (Os livros de 1666 são conhecidos pelo título *Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz*. Um está no Ministério das Relações Exteriores do Brasil e o outro está na Biblioteca Nacional, também do Brasil. Sobre o primeiro, os autores dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* afirmam que suas cartas foram feitas sobre papel e ainda trazem cores bastante vivas. (REIS, 2017, p. 172).

<sup>139</sup> Albernaz, o Moço, foi um cartógrafo português que viveu no século XVII. Provavelmente, filho de Estevão Albernaz, que também era cartógrafo em Portugal. Pouco se sabe sobre a vida dele, mas muitos de seus mapas sobreviveram ao tempo e chegaram até nós. Inclusive, quase toda a sua produção cartográfica foi reproduzida no quinto volume dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*. É possível que ele seja o primeiro cartógrafo a colocar em um mapa uma referência ao grupo indígena que punha medo nos portugueses nos primeiros anos da colonização: os botocudos. No mapa intitulado *Costa dos ilheos ao Rio de Santo Antônio*, presente em livro de 1666, “o Albernaz mais novo desenhou uma cadeia de montanhas no interior de Porto Seguro, chamando-as de “Serra dos Aimores”. Ele é o cartógrafo português da segunda metade do século XVII de quem o maior número de obras chegou até nós. O seu trabalho teve grande abrangência ainda em sua época, e seus mapas serviram de base para disputas políticas, por serem considerados bastante precisos e conhecidos, servindo de base também para outros cartógrafos, tanto portugueses como holandeses. (REIS, 2017, p. 168).

primeiro é assinado por Albernaz, o segundo não tem autoria, entretanto, por conta das características estritamente semelhantes, não deixa dúvida quanto à atribuição a Albernaz.<sup>140</sup> Nesses mapas não se encontra o topônimo Itapemirim, mas outros bem próximos do rio, que correspondem a sua região, como ilha dos Franceses, Barreiras Vermelhas e Monte Aghá.

**MAPA 10: Ilha dos Franceses, Monte Aghá e Barreiras Vermelhas representados na Carta 21, “Costa do Sprito Santo ao Cabo d: S: Thome”, no Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz, de João Teixeira Albernaz, o Moço, de 1666.**



FONTE: Costa do Sprito Santo ao Cabo d: S: Thome. – [Escala ca 1:550 000]. 5 legoas = [5,4cm]. – [Ca 1666]. – 1 mapa em 1 fólio : ms., color., papel ; 23 X 36 cm. In: *Livro de toda a Costa da provincia santa crvz feito por ião teixeira Albernas anno d. 1666.* – [Ca 1666]. – Cart. 21. – João Teixeira Albernaz, o Moço. - Pert.: Ministério das Relações Exteriores, Brasil. Apud Apud REIS, Fabio Paiva. *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII.* Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal, 2017.

O mapa presente na carta 21, de título: “Costa do Sprito Santo ao Cabo d: S: Thome”, do *Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz*, de João Teixeira Albernaz, o Moço, de 1666, além dos topônimos já citados, ilha dos Franceses, Monte Aghá e Barreiras Vermelhas, apresenta outros, sendo eles Cabo de São Thome, Lagoa Parayba de grande Pescaria, Rio pera Barcos, Serra de Goropari, Goropari, Engenho de Marcos Fernandes Monsanto, Caza da Fruta, Morro de João

<sup>140</sup> REIS, 2017, p. 173.

Moreno. A carta 21 traz detalhes em ouro, com uma aquarela bem marcante, descrita por Isa Adonias da seguinte forma:

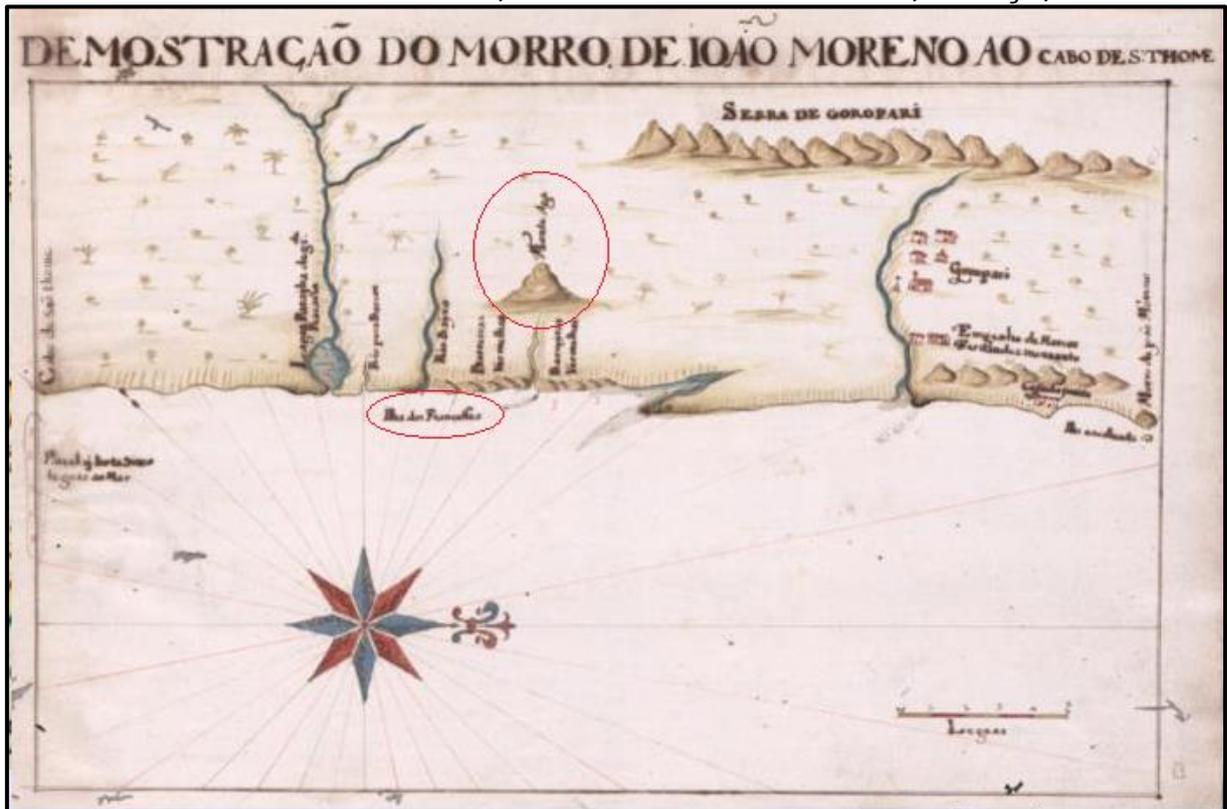
Carta manuscrita, aquarelada, com toques a ouro, em papel encorpado, parecendo da época. Predominam os tons amarelo, azul, alaranjado e roxo, com traços a ouro. O título ocorre, em letras maiúsculas, em toda a extensão do bordo superior. Orografia cenográfica; sondas, em vermelho; meridiano graduado. À direita, em cima, vê-se uma rosa-dos-ventos de oito pontas, com flor-de-lis, nas cores azul e vermelha, com riscos a ouro; mais abaixo, vê-se outra, simples, com trinta e duas linhas dos rumos.<sup>141</sup>

O segundo mapa que apresenta a ilha dos Franceses, Monte Aghá e as Barreiras Vermelhas, atribuído a João Teixeira Albernaz no *Livro de toda a costa da Provincia Santa Crvz*, tem o título de “Demonstração do Morro de Ioão Moreno ao Cabo de S. Thome”, trazendo outros topônimos, como Cabo de São thome, Parçel que bota sinco legoas ao Mar, Lagoa Parayba de grande Pescaria, Rio pera Barcos, Rio Bayxo.

---

<sup>141</sup> ADONIAS, I. (1960). Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial conservados no Ministério das Relações Exteriores p. 371-372. Apud REIS, Fabio Paiva. As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal, 2017.

**MAPA 11: Ilha dos Franceses e Monte Aghá representados no *Livro de toda a costa da Provincia Santa Cruz*, de João Teixeira Albernaz, o Moço, de 1666.**



FONTE: Demonstração do Morro de Ioão Moreno ao Cabo de S. Thome. – [Escala ca 1:580 000]. 5 legoas = [5,5cm]. – [Ca 1666]. – 1 mapa em 1 fólio: ms., color., papel; 22,4x35,6cm. In: *[Atlas do Brasil]*. - [Ca 1666] - Fol. 12. - Autoria Atribuída a João Teixeira Albernaz, o Moço. Pert.: Códice de Diogo Barbosa Machado com o título *Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas*. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Apud Apud REIS, Fabio Paiva. *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII*. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal, 2017.

Os mapas apresentam bastante semelhanças. Ambos trazem, basicamente, as mesmas informações, diferindo pequenos detalhes. Sobre essa constatação, Fabio Paiva Reis afirma que:

Uma comparação entre as duas obras mostra que o conjunto de mapas da Capitania do Espírito Santo é, de fato, extremamente semelhante. A informação é essencialmente a mesma entre os dois livros do mesmo ano, tendo o cartógrafo mudado apenas o posicionamento dos elementos cartográficos: título, rosa dos ventos, escala de léguas. Na imagem da região, há grande similaridade de conteúdo, contando com algumas liberdades nas quantidades de casas a representar a aldeia e o engenho, o formato dos morros e principalmente a vegetação.<sup>142</sup>

Nesses mapas, a presença de topônimos nas proximidades do rio Itapemirim revela como o conhecimento em torno de seu estuário foi se expandindo ao longo do tempo. O que antes era apenas o caminho que ia em direção a Cabo Frio passou a

<sup>142</sup> REIS, 2017, p. 175.

ser apresentado com características, como a ilha dos Franceses, Monte Aghá e as Barreiras Vermelhas. Tais mapas trazem informações sobre a costa do Espírito Santo, bem como de toda costa brasileira, apresentando diversos topônimos, rotas de navegação, profundidade, baías, entre outros conhecimentos. Reis afirma que nesses mapas:

apareciam rotas marítimas, descrições de partes importantes das costas, os acidentes geográficos, baías, profundidades, entre outras coisas. E para garantir que as informações fossem as mais corretas possíveis, eles também eram responsáveis por manter a qualidade dos instrumentos utilizados pelos pilotos cada vez que seus navios aportassem.<sup>143</sup>

Evidencia-se que, mesmo de maneira restrita e bem tímida, a região do Itapemirim era circulada por grupos humanos, como indígenas, jesuítas, aventureiros, cartógrafos e expedições, como a que acompanhava João Teixeira Albernaz em suas obras cartográficas.

### **1.5. A EFETIVA COLONIZAÇÃO DO ITAPEMIRIM**

No ano de 1674, a Capitania do Espírito Santo foi vendida pelo donatário António Luís Gonçalves da Câmara Coutinho para Francisco Gil de Araújo, um rico proprietário da Bahia<sup>144</sup>, descendente do Caramuru<sup>145</sup>. Gil de Araújo, por sua vez, ao tomar posse da Capitania, escreve uma carta ao rei de Portugal Dom Pedro II apontando que a Capitania estava em situação ruim e que se empenharia na busca de minerais preciosos no seu interior:

[...] desde já me acho obrigado a dar conta do estado em que está a capitania, e he (é) o mais miserável que pode imaginar, tudo causado por alguns capitães que a governaram e ainda agora o que lá está sabendo que me estou aparelhando para ir tomar posse da capitania e tratar do aumento dela com dispêndio considerável de minha fazenda, intento fazer jornada ao descobrimento das esmeraldas em ordem de Vossa Alteza [...] Quando Vossa Alteza veio afirmado que

<sup>143</sup> REIS, 2017, p. 20.

<sup>144</sup> CARVALHO, Enaile Flauzina. Política e Economia Mercantil nas terras do Espírito Santo (1790-1821). Dissertação (Mestrado em História) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008. p. 32.

<sup>145</sup> Francisco Gil de Araújo nasceu na Bahia, filho de um rico mercador, Pedro Garcia, e de Maria de Araújo, descendente Caramuru, náufrago português que se integrou a uma comunidade indígena e foi encontrado, quando se iniciou a colonização da Bahia, vivendo como patriarca de uma extensa família mameluca. Francisco seguiu a carreira militar; era soldado em 1635 e alferes três anos depois, quando participou da defesa da cidade de Salvador contra os holandeses fixados em Pernambuco. Foi ferido no combate e portou-se com bravura, recebendo uma recompensa por sua atuação. Continuou com destaque sua carreira, chegando ao posto de coronel. (SALETTI, 2011, p. 107).

Ihe faça ornada ou (eu) a mandarei fazer as minhas custas porque o interesse que só pretendo é o Real serviço de Vossa Alteza [...]<sup>146</sup>

Antes da compra por Francisco Gil de Araújo, a Capitania do Espírito Santo vinha sendo governada por capitães-mores nomeados pela Coroa portuguesa desde a morte de Francisco de Aguiar Coutinho, em 1627.

Quando a capitania foi transferida aos herdeiros diretos, verificamos uma sucessão alternada por governos interinos de vários capitães-mores, até chegar a Ambrósio de Aguiar Coutinho, em 1643, que assumiu a capitania como herdeiro [de] Francisco de Aguiar Coutinho, morto em 1627, sem, no entanto, vir governá-la. De Ambrósio Coutinho em diante, com rápida exceção no governo de Francisco Gil Araújo, entre 1678 e 1685, o governo da capitania será exercido sempre por capitães-mores até o final do século XVIII.<sup>147</sup>

Quando Francisco Gil de Araújo assumiu a Capitania, em 1675, Portugal estava perdendo o monopólio do comércio açucareiro, pois os holandeses estavam produzindo açúcar na América Central, ampliando a produção em escala global e fazendo com que o valor desse gênero diminuísse drasticamente, o que prejudicava a economia das capitanias produtoras no Brasil. Por essa razão, a produção do Brasil não conseguiu acompanhar o mercado, pois tinha dificuldades em diminuir o custo da lavoura, perdendo o posto para a Holanda como a grande intermediária do açúcar na Europa<sup>148</sup>. Não restava outra saída para os brasileiros senão a busca por metais preciosos, fato que motivou Gil de Araújo a desembolsar 40 mil cruzados<sup>149</sup> para a compra da Capitania do Espírito Santo.

[...] as expectativas se voltaram, mais do que nunca, para a descoberta do ouro e das pedras preciosas. Multiplicavam-se as “entradas” — estimuladas pela Coroa portuguesa, muitas vezes projetadas pelo governo-geral —, de São Paulo partiam as grandes bandeiras, em vários pontos do território organizavam-se expedições. E o Espírito Santo, segundo as informações acumuladas ao longo do tempo, ficaria próximo das sonhadas jazidas.<sup>150</sup>

A compra da Capitania era um negócio bastante promissor, pois, nesse período, circulavam notícias de que minas haviam sido descobertas na Capitania do Espírito Santo por Antônio de Espinha. Quando a compra foi concretizada, circulavam, outra vez, notícias da existência de ouro e pedras nos “serros situados na altura desta

<sup>146</sup> Arquivo Histórico Ultramarino – CTA: AHU – Espírito Santo, cx. 01, doc. 71. Grifo nosso. Apud CARVALHO, 2008, p. 32.

<sup>147</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. Modos de Ver (1534-1643): o governo da capitania do Espírito Santo na sua/ primeira centúria. In: BITTENCOURT, Gabriel, RIBEIRO, Luiz Cláudio. M. (org.). *Espírito Santo: um painel da nossa história II*. Vitória-ES: Secult, 2012, p. 173.

<sup>148</sup> SALETTO, 2011, p.108.

<sup>149</sup> SALETTO, 2011, p.108.

<sup>150</sup> SALETTO, 2011, 108.

donataria”.<sup>151</sup> Francisco Gil de Araújo não poupou empenho nem recursos na busca das jazidas, tendo gastado em suas principais entradas cerca de 12 mil cruzados<sup>152</sup>.

Encorajados pelas propagandas dos donos da Capitania, do ano de 1700 a 1710, estabeleceram-se às margens do rio Itapemirim Domingos de Freitas Bueno Caxangá, Pedro Silveira e alguns agregados que, devido a ataques indígenas, fundaram uma fazenda no alto de um morro na margem sul do rio Itapemirim, chamada Caxangá, que, posteriormente, ficaria conhecida como Fazendinha. Iniciaram então o cultivo da cana para produção do açúcar.

A família Freitas Caxangá foi, pois, a proprietária da vasta aldeia, onde fundaram engenho de assucar, ali vivendo por muitos anos, passando depois o domínio, (que abrangia as duas margens do rio) a pertencer aos seus sucessores, que o transferiram ao Sargento Mor Ignácio Pedro Cacunda, o qual por sua vez a vendeu a Baltazar Carneiro e Pedro Bueno, estes parentes do Caxangá.<sup>153</sup>

Dessa forma, vimos que os descendentes da família pioneira dos Caxangá venderam suas terras para o Sargento Mor Inácio Pedro Cacunda e parece terem seguido para a zona de mineração de ouro conhecida como minas do Castelo. Estas minas foram abertas por padres jesuítas acompanhados de um grupo de indígenas e alguns colonos. Além das minas, eles exploravam áreas onde ficavam as nascentes nas cabeceiras do rio Itapemirim. Após investidas e ataques de indígenas do grupo Puri, que habitava aquela região, Baltazar Caetano Carneiro instalou-se definitivamente no estuário do rio Itapemirim e, no ano de 1754, instalou seu primeiro engenho de açúcar no local denominado Fazendinha. O frequente contato entre os moradores do “baixo” Itapemirim com as minas do Castelo e até mesmo regiões de Minas Gerais proporcionou um mercado de novos gêneros agrícolas.

Desta data principiou o aumento do Itapemirim, e a ser conhecido pela grande comunicação havida com os moradores da freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Minas do Castelo, e mesmo com Minas Gerais, principiando muitos a estabelecer-se com lavouras, trigo, engenhos de cana e outros, e assim dando incremento ao seu desenvolvimento até ser criada paróquia naquela povoação.<sup>154</sup>

A compreensão acerca do povoamento de Itapemirim se entrelaça diretamente com questões indígenas. Como já citado anteriormente, o estuário do Itapemirim era

---

<sup>151</sup> SALETTO, 2011, p. 109.

<sup>152</sup> SALETTO, 2011, p. 109.

<sup>153</sup> MARINS, 1920. p. 200.

<sup>154</sup> DAEMON, 2010, p. 219.

ocupado por povos nativos de várias etnias, basicamente distribuídos em dois grupos: os Goitacazes e os Puris coroados.<sup>155</sup>

No ano de 1771 ocorre algo determinante para a ocupação do vale do Itapemirim: um ataque dos povos Puri às minas do Castelo, forçando os que ali habitavam a fugirem desesperadamente pelo curso do rio Itapemirim, para se instalarem em segurança em sua barra.

[...] em 1771, os puris atacaram as minas do Castelo, obrigando quantos ali trabalhavam a abandonar a região. A fim de assegurarem às mulheres e crianças retirada mais ou menos segura, homens monopolizaram a atenção dos atacantes em renhida resistência, destruindo – ao partirem – casas, canais e pontes, outrora construídos com enorme sacrifício. Vieram, os sobreviventes, instalar-se na barra do Rio Itapemirim.<sup>156</sup>

Entre os que fugiram, destacam-se o padre Antônio Rosa de Macedo, vigário das minas de Castelo, Pedro Bueno e capitão Baltazar. Na fuga, “escorraçados pelos puris”, trouxeram as imagens de Nossa Senhora da Conceição e São Benedito, o santo de que os negros escravos mais gostavam<sup>157</sup>, e as colocaram em uma capela já existente em Caxangá. Posteriormente, por volta de 1780, Pedro Bueno e capitão Baltazar compraram a propriedade de Domingos Bueno de Freitas e investiram na lavoura de açúcar e aperfeiçoamento do engenho. Com isso, a povoação foi crescendo e atraindo gente de outras regiões.<sup>158</sup>

Entre os anos de 1798 e 1800, o capitão José Tavares de Brum comprou as terras de Pedro Bueno e do capitão Baltazar. Apesar de ter comprado as terras com escritura pública, para sua maior garantia, Brum requereu e obteve do governo de Portugal, por sesmarias, as mesmas terras<sup>159</sup>, em 1808<sup>160</sup>. Suas terras se estendiam de uma margem a outra do rio Itapemirim.

<sup>155</sup> MORENO, 2016, p. 16.

<sup>156</sup> OLIVEIRA, 2008, p. 257

<sup>157</sup> MACHADO, 2019, p. 51.

<sup>158</sup> BRAGA, Newton. *Histórias de Cachoeiro*. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida/ UFES/ Secretaria da Educação e Cultura, 1996, p. 17.

<sup>159</sup> MARINS, 1920, p. 209-210.

<sup>160</sup> “O Doutor Francisco Antônio de Souza da Silveira, do Conselho do Príncipe Regente Nosso Senhor, Fidalgo da Real Caza e seu Desembargador, do Conselho Ultramarino, Chanceler na Relação da Bahia e nella Assessor do Concelho de Guerra, Deputado da Junta da Administração e Arrecadação da Fazenda Real desta Capitania da Bahia Juiz das Sesmarias com alçada pelo dito senhor, etc. Porquanto representando o Capitão José Tavares de Brum ao Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Conde de Pondé, Governador e Capitão General desta dita Capitania em sua petição o seguinte: Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. Diz, o Capitão José Tavares de Brum da Freguesia de N.S. do Amparo da Povoação de Itapemirim, termo da Vila de Guarapary, da Comarca da Capitania do Espírito Santo, deste estado da Bahia, que elle Supplicante se acha situado nas

Como ficou dito, isto é, antes de 1800, o Itapemirim era uma grande fazenda que pertenceu primeiro ao Sargento Mor Ignácio Pedro Cacunda, que vendeu ao Capitão Baltazar Caetano Carneiro e este ao Capitão José Tavares de Brum (Sogro do Sargento Mor Joaquim Marcelino da Silva Lima mais tarde Barão de Itapemirim).<sup>161</sup>

No início do século XIX Itapemirim atrai olhares de diversas pessoas em busca de ascensão econômica, pois o rio Itapemirim proporcionava contato entre o litoral e o interior, solo fértil, relativa proximidade com Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Vitória, Bahia e Minas Gerais, o que lhe tornava responsável pelo escoamento da produção do interior, abastecimento de produtos importados e outros gêneros<sup>162</sup>. Luciano Retore de Moreno, em seu livro *Itapemirim: Como Tudo Começou*, explica que pessoas como José Tavares e Brum, Joaquim Marcelino da Silva Lima, e famílias como Gomes Bitencourt, Quintaes<sup>163</sup>, Belo, Pessanha, Moreira<sup>164</sup>, Pinheiro, Póvoa, entre outras, foram atraídas por esses motivos para o sul do Espírito Santo.

Levi Rocha (1966) descreve a narrativa do desembargador Luiz Thomaz de Navarro, em sua visita a Itapemirim em 1808, publicada na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da localidade de Caxangá, mas que também se chamava

---

margens do dito rio com fazenda e fabrica de Assucar de que paga direitos reaes em terras próprias por uma e outra parte por compra que de tudo fez pela escriptura junta ao Capitão Baltazar Caetano Carneiro e Sua Mulher Mariana Gomes de Moura, as quaes terras pela parte do norte principiam a correr da Barra do rio Piabanha até confinar as terras do Capitão Francisco Gomes Coelho da Costa e com fundos até os limites da Villa de Benevente , e pela do Sul da ponta do mesmo rio Itapemirim, correndo pela costa do mar, até constatar com os marcos de Francisco Xavier de Castro hoje divisão dos herdeiros de Manoel Soares da Rocha no Cery, e por beira do rio até os marcos do referido Capitão Francisco Gomes, com fundos competentes segundo o rumo dos seus confinantes, e porque os legítimos títulos donde os seus antepassados tiveram a possessão das referidas terras estão presentemente consumidos e não há delles memoria alguma, a exceção de algumas informes, ao mesmo tempo que o Supplicante na falta daquelles teme para o futuro alguns inconvenientes, não obstante a posse immemorial que por si e seus anti-possuidores tem ali conservado sem contradição, para evitar duvidas requerente a Vossa Excellencia sesmaria ou outro titulo que em direito melhor lugar tenha, novamente as mesmas terras na forma que ficou declaradas e confrontadas, ratificando-lhe a sua antiga possessão: portanto pede a Vossa Excellentissima Illustrissima se digne conferir ao Supplicante a graça pedida. E receberá mercê. [...] Informe o Senhor Desembargador Conselheiro Chanceler da Relação. Bahia, 7 de Junho de 1808. Com sua rubrica. Passe as ordens do estylo. Silveira". (MARINS, 1920, p.210-211).

<sup>161</sup> MARINS, 1920, p. 209.

<sup>162</sup> MORENO, 2016, p. 16.

<sup>163</sup> José da Silva Quintaes.— Meia légua de terras em quadra na margem do rio Itapemirim no lugar denominado Caixões onde se acha estabelecido, começando onde findam as terras do Luiz José Moreira correndo o rumo de frente a L. O. e os travessões de N.S.; por carta de 23 de Julho de 1823. (MARQUES, 2003, p. 236).

<sup>164</sup> (Luiz José Moreira. — Meia legua de terras em quadra no lugar em que se acha estabelecido, principiando pelo lado do norte acorrer da barra do rio Piabanha até confinar com as terras do capitão Francisco Gomes Coelho da Costa com fundos até os limites da villa de Benevente, e, pelo do sul da ponta do rio Itapemirim correndo pela costa ate chegar aos marcos de Francisco Xavier da Costa, e por beira rio até os marcos do referido Francisco Gomes Coelho da Costa; por carta de 13 de Abril de 1813). (MARQUES, 2003, p. 236).

Itapemirim, e que deveria se tornar vila pela quantidade de habitantes e por sua distância em relação à vila de Guarapari, da qual fazia parte. É exatamente nesse ano que um acontecimento europeu determinaria os limites do início do povoamento em Itapemirim. As guerras napoleônicas que forçaram a Coroa portuguesa a se deslocar para sua colônia na América mudariam as estruturas sociais, políticas e econômicas do Brasil.

A vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, é um episódio importante no processo de formação do Brasil independente. O evento ocorreu em um quadro de incertezas e de profundas mudanças, marcado pelas guerras napoleônicas, pela crise do sistema colonial tradicional e das formas absolutistas de governo e pela ascensão de ideias e práticas liberais e nacionalistas na Europa e na América. No Brasil, o príncipe regente D. João adotou uma política liberal: a abertura dos portos ao comércio direto com o estrangeiro, o livre estabelecimento de fábricas e manufaturas e, em 1815, elevou a colônia à categoria de reino, abrindo novas perspectivas para o Brasil, que, na prática, se livrava do estatuto colonial. Mas 1808 é também uma data importante para a história dos índios.<sup>165</sup>

Ao desembarcar no Brasil, a Coroa portuguesa, por intermédio da carta régia de 13 de maio de 1808, deflagra “guerra ofensiva” contra os índios botocudos do Rio Doce das capitanias de Minas Gerais e do Espírito Santo.<sup>166</sup> Vânia Maria Losada Moreira, em seu livro *Espírito Santo Indígena: conquista, trabalho, territorialidade e autogoverno dos índios, 1798-1860*, publicado em 2017, aponta os dois principais motivos para esse fato. Primeiro, a ampliação da zona de influência econômica da cidade-corte Rio de Janeiro, para atender aos novos parâmetros do século XIX, buscando ampliar as fronteiras agrícolas, pois a guerra e a conquista dos territórios indígenas do Espírito Santo e de Minas Gerais faziam parte do movimento de reorganização do abastecimento comercial da corte implantada no Rio de Janeiro.<sup>167</sup>

O outro fator era político-militar; atacar os indígenas era uma forma de conter a onda liberal no campo das ideias políticas que impulsionavam revoluções que se espalhavam pela Europa em clamor por democracia. A guerra contra indígenas no Brasil visava, portanto, minar possíveis focos de rebeliões que, partindo dos indígenas, pudessem alcançar outras camadas sociais, como escravos, mestiços e brancos pobres,<sup>168</sup> o que atemorizava os membros da corte recém-chegada ao

---

<sup>165</sup> MOREIRA, 2017, p. 29.

<sup>166</sup> MOREIRA, 2017, p. 29.

<sup>167</sup> MOREIRA, 2017, p. 35.

<sup>168</sup> MOREIRA, 2017, p. 35.

território brasileiro. Entretanto, os ataques indígenas existentes, tanto em Minas Gerais quanto no Espírito Santo, não demonstravam ser capazes de tais repercussões, pois já eram conhecidos e não representavam um estopim de uma crise política maior.<sup>169</sup> O “justo terror” implantado por D. João VI foi notícia na Gazeta do Rio de Janeiro em diversas ocasiões, demonstrando que o público da guerra não era – ou, pelo menos, não deveria ser – apenas os atores sociais mais diretamente envolvidos com ela.<sup>170</sup>

Observando as tensões políticas que o monarca enfrentava à época do traslado para o Brasil, a decretação da guerra contra os botocudos parece fazer parte daquilo que Kirsten Schultz descreveu como sendo a “reencenação da colonização” que o príncipe regente e os exilados fizeram no decorrer da viagem e da aclimação da corte no Brasil. Desse ângulo, a guerra ganha uma dimensão simbólica a ser considerada, pois além do fator econômico (conquista de terras) e filantrópico (civilizar pelo método da força), pode-se acrescentar a preocupação da Coroa atingir e conquistar o público que acompanhava a guerra do Rio de Janeiro, especialmente o português recém-chegado, que era uma parte importante do que se pode considerar a “opinião pública” em formação do Rio de Janeiro.<sup>171</sup>

A guerra justa implantada por D. João VI em 1808 tem cunho fundamental na colonização de Itapemirim, uma vez que, em Minas Gerais, os colonos foram expandindo suas posses à custa da expulsão dos povos indígenas de seus territórios de origem, fato que ocorria desde o século anterior e se agravou no XIX, em decorrência da demanda por terras em áreas próximas ou sob a influência econômica da corte. Os “índios bravos” nos sertões de Minas Gerais e do Espírito Santo condicionaram a distribuição espacial da população da Capitania do Espírito Santo<sup>172</sup>, uma vez que ela se expandia por uma estreita faixa litorânea, e é exatamente nesse contexto que se insere Itapemirim.

Saint-Hilaire (1818) descreve como era perigoso o percurso entre Muribeca<sup>173</sup> e Itapemirim e, por isso, teve de fazer esse trajeto acompanhado de homens bem armados.<sup>174</sup> Em seus registros, narra alguns acontecimentos que envolvem ataques indígenas, casos de antropofagia e observa a movimentação indígena dentro do

<sup>169</sup> MOREIRA, 2017, p. 37.

<sup>170</sup> MOREIRA, 2017, p. 52.

<sup>171</sup> MOREIRA, 2017, p. 52-53.

<sup>172</sup> MOREIRA, 2017, p. 71.

<sup>173</sup> Antiga fazenda jesuíta localizada no extremo sul do Espírito Santo.

<sup>174</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 41.

sertão do Espírito Santo<sup>175</sup>, que, no período de sua viagem pelo litoral em 1818, o faz testemunha ocular do “justo terror” de D. João VI.

A povoação de Itapemirim estava situada à margem do rio Itapemirim, cerca de três léguas acima de sua barra, onde existiam diversos engenhos de açúcar na região, e sua produção era escoada para o Rio de Janeiro por meio de pequenos cais existentes em cada uma das propriedades. Auguste de Saint-Hilaire, em sua visita a Itapemirim em 1818, descreve os elementos da estrutura produtiva dessa povoação:

Saint-Hilaire contou nove engenhos de açúcar nos arredores da Vila de Itapemirim, certamente os mesmos mencionados pelo Governador Rubim, em sua ESTATÍSTICA: AREIA, CARDOSO, CUTIA, BOA-VISTA, BARRA-SECA, PASSO GRANDE, PAINEIRAS E S. GREGÓRIO DE RIBEIRA. Em alguns portos a eles pertencentes, os maiores barcos carregavam uma carga de sessenta caixas de açúcar, consignada ao comércio do Rio de Janeiro, ao preço de dois mil réis a arroba. Açúcar de primeira, chamado REDONDO, alvamento e encaroçado.<sup>176</sup>

Entretanto, a economia de Itapemirim não se resumia apenas à produção de gêneros ligados ao açúcar, podendo se observar a produção de outras mercadorias, tanto para o mercado interno quanto para o externo.

Os arredores também produziam, para o comércio local, arroz, feijão, mandioca e algodão. Grande área estava reservada ao cultivo de cebolas, muito bem aclimatadas. A produção ia para Campos dos Goitacás, Vitória e a Côrte. Enquanto uma réstia era vendida no Itapemirim por oitenta réis, na capital da província alcançava preço quatro vezes mais.<sup>177</sup>

O quadro de crescimento econômico e demográfico na região do Itapemirim levou à emancipação política e administrativa da vila de Guarapari. Esse fato ocorreu pelo Alvará nº 55, de 27 de junho de 1815, porém o ato fundador da vila de Itapemirim ocorreu apenas no dia 9 de agosto de 1816. Marin e Silva comentam esse fato e as novas obrigações da recente vila após sua criação, como as construções de uma cadeia, de um quartel e da Câmara Municipal, órgãos administrativos fundamentais para o governo da vila.

O crescimento da região e seu desenvolvimento açucareiro possibilitaram que a povoação se tornasse vila em 27 de julho de 1815, por alvará do Príncipe Regente, deixando de ser conhecida como Caxangá e passando a chamar-se Itapemirim, nome que preserva até os dias atuais. O status de vila trouxe ao Itapemirim novas obrigações, como a construção da cadeia, do quartel e da

<sup>175</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 41-48.

<sup>176</sup> ROCHA, 1971, p. 67.

<sup>177</sup> ROCHA, 1971, p. 67.

Câmara, esta última possuidora de légua de terra doada no próprio alvará de criação da vila<sup>178</sup>.

Assumiram então os cargos administrativos da Câmara na recente vila os seguintes nomes: tenente Luiz José Moreira e José da Costa Guimarães como juízes ordinários, sendo o último presidente da Câmara – ressalta-se que a presidência seria revezada periodicamente entre os juízes; João Guimarães Viana, Manoel Joaquim de Oliveira Costa, José Antônio Pessanha e José da Silva Quintaes, procurador da Casa, assumiram os cargos de vereadores.<sup>179</sup>

---

<sup>178</sup> MARIN, Andréia; SILVA, Priscila M. A História do Escravismo em Itapemirim: Princípio, Meio e Fim. In: MARIN Andréia et al (Org). Vestígios da História sul capixaba em 11 narrativas. Vitória: Flor&Cultura, 2011, p. 64-102. p. 68.

<sup>179</sup> MORENO, 2016, p. 33.

## 2. UMA VILA: A FORMAÇÃO SOCIAL, POLÍTICA E ECONÔMICA DE ITAPEMIRIM

A vila do Itapemirim foi emancipada pelo Alvará nº 55, de 27 de julho de 1815 e inaugurada um ano mais tarde, no dia 9 de agosto de 1816, com a instalação da Câmara Municipal e do Pelourinho.<sup>180</sup>

Naquela mesma época, na Freguesia de Itapemirim, verifica-se um nítido crescimento demográfico e econômico criando condições favoráveis à sua emancipação administrativa. Através do Alvará nº, 55, de 27 de julho de 1815, a Freguesia foi elevada à categoria de Vila, com o nome de Nossa Senhora do Amparo de Itapemirim. O Ato foi posto em prática em 9 de agosto de 1816, com a instalação da Câmara Municipal e do Pelourinho. Participando intensamente aos gritos de “Viva El Rei”, o povo e a elite local saldavam o início de uma nova era de prosperidade. Tomaram posse os Juizes Ordinários José Costa Guimarães como presidente e o Tenente Luiz José Moreira. Periodicamente os Juizes se revezavam na Presidência da Câmara. Assumiram também os vereadores Manoel Joaquim de Oliveira Costa, José Antônio Pessanha, João Guimarães Viana e José da Silva Quintaes, este Procurador da Casa. A Primeira sessão ocorreu em 19 de agosto, às dez horas da manhã, sob a presidência de José Costa Guimarães e assinaram o Ato de Inauguração o escrivão Manoel Pereira Porto, o Desembargador José Azevedo Cabral, o Vigário Severo Trancoso de Amorim, o tenente Luiz José Moreira, os fazendeiros Francisco Gomes da Costa e Miguel Antônio de Oliveira.<sup>181</sup>

A vila de Itapemirim tinha por limite sul a vila de São João da Barra, denominada Santa Catarina das Mós, à época, e como limite norte o distrito de Benevente. Para o interior do continente, sua extensão seguia até as minas do Castelo que fazem divisa com os limites de Minas Gerais.

No mesmo dia, mez e anno 9 de Agosto de 1816, o sobredito Ministro houve por declarado que os limites desta villa na conformidade do Alvará são o termo e districto actual da Freguezia de Nossa Senhora do Amparo desta villa, que parte pelo norte com o termo e districto de Benevente, pelo sul com o da villa de São João da Barra, em Santa Catharina das Mós, e pelo sertão até as minas do Castello, que os divide com os limites da Capitania de Minas Geraes, e de como assim o declarou e para constar mandou fazer este termo em que assigna. Eu Manoel Pereira Porto, escrivão, escrevi. Azevedo<sup>182</sup>

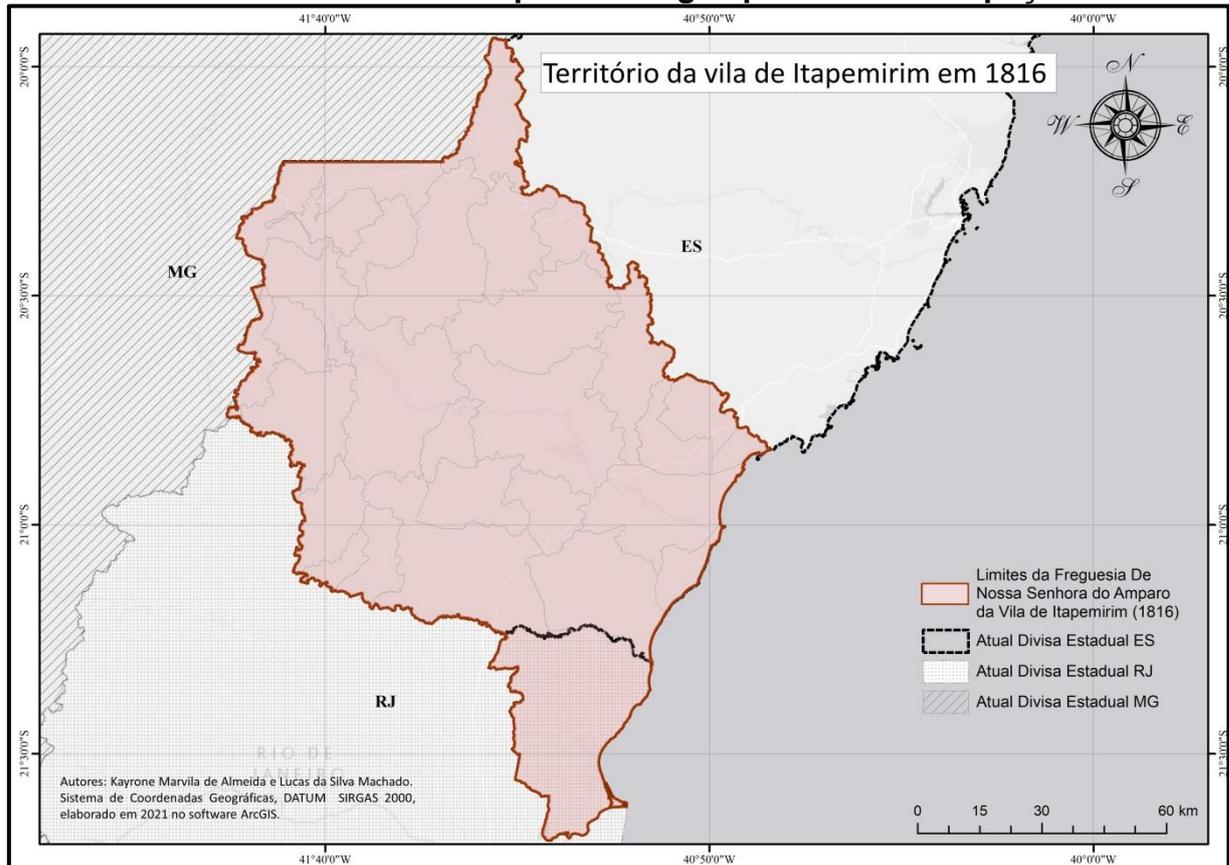
Utilizando essas informações, o mapa 12 traz uma representação, com base nos limites dos atuais municípios do sul do Espírito Santo, do território de Itapemirim após sua emancipação.

<sup>180</sup> MACHADO, 2019, p. 52.

<sup>181</sup> MORENO, 2016, p. 33.

<sup>182</sup> MARINS, 1920, p. 207-208.

**MAPA 12: Território da vila do Itapemirim logo após sua emancipação em 1816.**



O presente capítulo tem por objetivo abordar como se deu o desenvolvimento e estruturação do Itapemirim em seus primeiros anos de emancipação. Para tanto, parte das fontes utilizadas são relatos de viajantes que passaram pela localidade nesse período, uma vez que esses registros nos auxiliam na compreensão da formação do povo, bem como de sua cultura.<sup>183</sup> Entretanto, há que se considerar o fato de que essas informações refletiam a visão do viajante sobre o povo sob seu foco de abordagem, não se permitindo entender o contexto social, econômico e cultural vivido, mas, sim, descrevendo sua percepção sobre os fatos observados. Bruno César do Nascimento afirma que:

os “grandes viajantes” realizavam a construção de relatos que via o outro, no entanto, não compreendia o outro. Uma representação realizada por personagens deslocados da realidade local, que possuíam uma clara e preponderante carga identitária e que não se enxergava na diferença, contribuindo, dessa maneira, para o aumento do abismo que havia entre os diversos tipos e estágios de civilização. Confronto que chegou ao seu ápice no século XIX, principalmente após a chegada da Família Real que impôs ao Brasil,

<sup>183</sup> NASCIMENTO, Bruno César. Viagens à Capitania do Espírito Santo: 200 anos das expedições científicas de Maximiliano de Wied-Neuwied e Auguste SaintHilaire. 2. ed. rev. amp. Vitória, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2018. p. 54.

um indiscutível processo civilizador embasado em moldes europeizantes.<sup>184</sup>

Vários fatores influenciaram a forma como os registros foram escritos. A profissão do viajante era um deles, e o Brasil recebeu diversos profissionais, como professores, governantas, pastores protestantes, missionários, cientistas, representantes diplomáticos, oficiais da marinha, advogados, comerciantes, soldados, artistas, artesãos, naturalistas, mercenários, aventureiros, etc.<sup>185</sup> O objetivo da visita também influenciava de forma significativa no tipo de registro produzido<sup>186</sup>, como destaca Magda Sarat:

Os conteúdos dos textos têm caráter e linguagem diferenciada, de acordo com os motivos da viagem, com a formação do viajante e com os remetentes para os quais eles eram endereçados. Alguns foram editados muito tempo depois da viagem, outros foram escritos tomando-se por base anotações de outrem, o que permite uma diversidade de interpretações.

Outros são textos de caráter público ou oficial, endereçados a governos, tais como relatos diplomáticos e relatórios de expedições destinados aos órgãos de financiamento, ou foram escritos para serem publicados em jornais e revistas.

Há, também, os registros de caráter privado, como as cartas que a princípio foram escritas para amigos, parentes e conterrâneos, isto é, sem a intenção de serem publicadas, e as cartas que foram escritas com o intuito de serem públicas, endereçando-se a entidades, pessoas e locais públicos.<sup>187</sup>

Mesmo com todas as ressalvas apontadas sobre os registros dos viajantes, eles não deixam de ser fontes fundamentais que nos possibilitam compreender aspectos dos meios em que eles observaram.

Apesar de todas as construções, algumas vezes idílicas, outras depreciadoras sobre o Brasil, o fato é que, inegavelmente, os viajantes estrangeiros nos deixaram relatos fundamentais sobre parte do cotidiano brasileiro nos séculos passados. Uma visão de nós a partir do “outro”, ou nos termos de Norbert Elias, do outsider. Uma história reveladora e em alguns momentos perturbadora, no entanto, uma história que nos interessa, nos diz respeito, e acima de tudo, que nos pertence e que auxilia na compreensão da formação cultural e do povo brasileiro, afinal, como já dito por José Honório Rodrigues.<sup>188</sup>

<sup>184</sup> NASCIMENTO, 2018, p. 32-33.

<sup>185</sup> SARAT, 2011, p. 38.

<sup>186</sup> SARAT, 2011, p. 37.

<sup>187</sup> SARAT, 2011, p. 37.

<sup>188</sup> NASCIMENTO, 2018, p. 33.

Outra fonte utilizada é a “Lista Nominal da População de Itapemirim em 1833”<sup>189</sup>, documento que faz um levantamento da população da vila, trazendo informações sobre sexo, idade, cor, estado civil, nacionalidade e profissão de um total de 2.937 habitantes. A Lista mostra 303 fogos e os bens das famílias existentes na comunidade.

A utilização das referidas fontes auxilia a compreensão de como se deu o desenvolvimento da vila do Itapemirim, bem como a formação de sua organização espacial e nos tempos históricos, social e individual, desenvolvidos por Braudel. Com isso, busca-se analisar aspectos da sociedade, da política, da economia, pois tais registros apresentam dados e relatos fundamentais para este entendimento.

## **2.1. OS VIAJANTES EM ITAPEMIRIM EM SEUS PRIMEIROS ANOS DE EMANCIPAÇÃO: UM OLHAR DO OUTRO**

Vários viajantes passaram pela vila do Itapemirim nos primeiros anos de sua emancipação e seus relatos nos informam como a região era e como foi se desenvolvendo com o passar do tempo. Itapemirim, como todo o território brasileiro, se inseriu em um contexto de expansão de visitantes de diversos locais do mundo, consequência, sobretudo, da vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, que ocasionou uma série de eventos, tais como abertura dos portos às nações amigas e institucionalização das missões artísticas, gerando aumento de visitas em nosso território. Bruno Cesar Nascimento, em seu livro *Viagens à Capitania do Espírito Santo: 200 anos das expedições científicas de Maximiliano Wied-Neuwied e Auguste Saint-Hilaire*, explica que,

Se raros eram os relatos de viagem sobre o Brasil durante os séculos XVI e XVIII, percebe-se uma efervescência desse gênero literário a partir do século XIX. O elevado número de estrangeiros, das mais diversas nacionalidades e ocupações, como comerciantes, burocratas, médicos e artistas, começaram a produzir uma vasta gama de registros, que iam de simples cartas à família que ficou do outro lado do atlântico a complexos livros contábeis. Entretanto, dois gêneros ganharam significativo destaque nesse período: os diários de viagem e as grandes obras analíticas da fauna e flora brasileiras.<sup>190</sup>

Itapemirim recebe alguns viajantes em seus primeiros cinco anos de emancipação, como o bispo do Rio de Janeiro, D. José Caetano da Silva Coutinho, a expedição

---

<sup>189</sup> APEES. Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833. Fundo Governadoria. Livro 54.

<sup>190</sup> NASCIMENTO, 2018, p. 48-49.

formada por Maximiliano Alexandre Philipp Prinz von Wied-Neuwied, príncipe de Neuwied, George Guilherme Freyreiss, e o alemão Frederico Sellow, o August Saint-Hilaire, que deixaram registradas suas impressões sobre a localidade, revelando algumas características fundamentais para a compreensão acerca da vila. No ano de 1812, quatro anos antes da emancipação da vila, visitou Itapemirim o bispo do Rio de Janeiro, D. José Caetano da Silva Coutinho, que declara existirem ali 2.000 almas, espalhadas desde os Siris, e pelo rio acima, quase todos pobres lavradores e almas de refugiados, e à exceção alguns poucos graúdos, como o Sargento Mor Miguel Antônio<sup>191</sup>, na residência do qual o bispo hospedou-se por uma noite. D. José Caetano descreve como era o povoado, enfatizando sua matriz, que, apesar de pequena, estava situada em uma colina admirável. Finaliza sua descrição apontando que Itapemirim poderia obter um futuro próspero e que se saiu melhor do que esperava.<sup>192</sup>

Oito anos mais tarde, em 1820, o bispo do Rio de Janeiro, D. José Caetano da Silva Coutinho, retorna à vila do Itapemirim, já emancipada. Chegou à localidade em primeiro de janeiro do referido ano e no dia seguinte fez sua primeira aparição pública, quando os juízes, vereadores, o capitão da Companhia de Milícias do distrito, Francisco Gomes, homens ricos, uma cruz e vários negros de roupa branca e pés descalços<sup>193</sup> foram para a igreja que já se encontrava cheia. Em sua estadia, o bispo pôde observar uma estrada que cortava a praça e o terreno da nova igreja, que julga ser muito importante para a comunidade e de ótima qualidade. Suas visitas demonstram mudanças significativas na vila do Itapemirim.

Em 1815 chegava à vila do Itapemirim uma expedição formada por Maximiliano Alexandre Philipp Prinz von Wied-Neuwied, príncipe de Neuwied, George Guilherme Freyreiss, russo que chegou ao Brasil como ajudante e preparador do Barão de Langsdorf, e o alemão Frederico Sellow. Todos eram naturalistas. Ao chegarem a Itapemirim puderam observar diversas lagoas características da região, como Siri, Cacalucage, Boa-Vista ou Tabua, Dias e outras menores.<sup>194</sup> Descrevem a vila como um povoado de pobres pescadores e agricultores, mas ressaltam a existência de

---

<sup>191</sup> COUTINHO, José Caetano da Silva. *O Espírito Santo em princípios do século XIX: apontamentos feitos pelo bispo do Rio de Janeiro quando de sua visita à capitania do Espírito Santo nos anos de 1812 e 1819*. Vitória: Estação Capixaba e Cultural-ES, 2002, p. 45.

<sup>192</sup> COUTINHO, 2002, p. 46.

<sup>193</sup> COUTINHO, 2002, p. 151.

<sup>194</sup> ROCHA, 1971, p. 42.

sinuosas fazendas, como a da Areia, propriedade do Capitão Francisco Gomes Coelho da Costa, situada à margem oposta do rio, que possuía muito gado, além de engenho de açúcar e mais de sessenta escravos.<sup>195</sup>

Dois anos antes da visita de D. José Caetano da Silva Coutinho, Saint-Hilaire, em 1818, como citado no capítulo anterior, visitou a vila do Itapemirim. Ao chegar à recente vila, narra como era sua praça, onde se erguia o pelourinho, que estava construída apenas em uma parte de sua circunferência, e era inteiramente aberta do lado do caminho, além de destacar que a localidade não possuía mais que 60 casas, em condições deploráveis, cuja maioria era coberta de palha, próximas à praça, que formavam uma rua estreita, além de descrever os limites geográficos quando diz<sup>196</sup>

O districto que tem esta villa por cabeça de Comarca é administrado por dois juizes ordinarios; começando em Santa Maria, que está a meia legua de Cabapuana, do lado do sul, elle se estende para o norte, até a praia chamada de Piabanha e não tem mais de nove leguas do sul ao norte. Do lado do Occidente, offerece menor estensão ainda e é subitamente limitado por florestas que não são habitadas senão por selvagens. A população inteira desse pequeno districto se eleva, disseram-me, a uma media de 1.900 almas.<sup>197</sup>

Saint-Hilaire afirma que, se vila do Itapemirim não tem hoje uma grande economia, ela está destinada a adquiri-la, graças a sua posição, pois suas terras férteis e seu rio, mesmo não tendo uma boa entrada, proporcionam que embarcações carreguem sessenta caixas ou até mais de açúcar, buscando-as às portas de cada fazenda.<sup>198</sup>

Ele nos revela a diversidade da região ao descrever que

produzem, igualmente bem, arroz, feijão e mandioca; porem, é a canna de assucar que interessa aos agricultores, pois a cultura della occupa, principalmente, os habitantes da região. Na epoca da minha viagem, eu contei nove engenhos de assucar nos arredores de Itapemirim, e outras varias colonias plantavam canna de assucar sem ter moenda, enviando sua colheita a qualquer proprietario de engenho com o qual dividiam o producto.<sup>199</sup>

De acordo com Levy Rocha<sup>200</sup>, as fazendas citadas por Saint-Hilaire eram Cardoso, Cutia, Boa-Vista, Barra-Seca, Passo Grande, Paineira e São Gregório da Ribeira. Para ilustração destas fazendas, utilizamos o mapa que aparece na planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias, que foi

<sup>195</sup> ROCHA, 1971, p. 43.

<sup>196</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 49-52.

<sup>197</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 51.

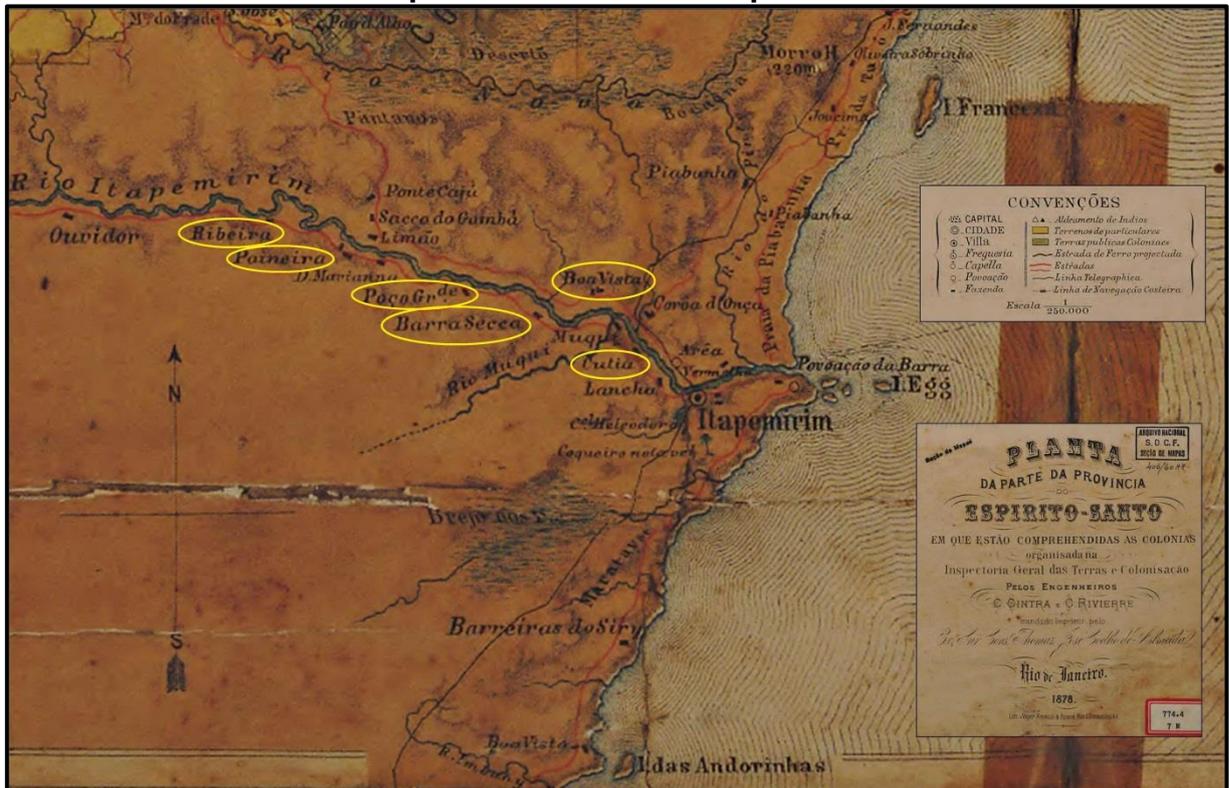
<sup>198</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 52.

<sup>199</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 53.

<sup>200</sup> ROCHA, 1971, p. 66.

organizado pelos engenheiros brasileiros José Cupertino Coelho Cintra e Carlos Rivierre, impresso no ano de 1878, a mando do Exmo. Sr. Conselheiro Tomás José Coelho de Almeida, onde as fazendas citadas, com exceção da fazenda Cardoso, foram destacadas.

**MAPA 13: Mapa das fazendas de Itapemirim em 1878.**



Fonte: CINTRA, Coelho; RIVIERRE, Carlos. *Planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias*. Arquivo Nacional. Rio de Janeiro - Unidade de Federação-Rio de Janeiro – Brasil, 1878.

Prosseguindo por sua visita a Itapemirim, Saint-Hilaire pôde observar plantações para consumo próprio de algodão, arroz e feijão, mas fez questão de ressaltar que não era raro o excedente desses produtos, o que fazia os agricultores os enviarem para o Rio de Janeiro.<sup>201</sup> Destacam-se a surpresa e admiração que teve ao se deparar com grandes lavouras de cebola nas redondezas de Itapemirim, lembrando que em quase todo território nacional esse legume não vingava, senão por força de cuidado ou quando a terra está esterçada, exercícios que, de acordo com Hilaire, não eram necessários na região.

Saint-Hilaire finaliza seu relato sobre Itapemirim descrevendo como os produtores faziam a venda de seus produtos, enviando-os por barcos aos portos do Rio de Janeiro, Campos e Vitória. Os produtores de cebola enviam seus produtos para

<sup>201</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 53.

Vitória em pequenas embarcações ou grandes pirogas, que voltam com produtos de olaria.<sup>202</sup>

Em seus relatos, Saint-Hilaire descreve a vila do Itapemirim em sua primeira década de existência, apontando traços sociais e econômicos desta localidade. Vale ressaltar a abordagem para a navegação de cabotagem, já existente na região desde a década de 1810. Esta atividade tinha por destino o Rio de Janeiro, Campos e Vitória, proporcionava lucro e uma expectativa de crescimento dos envolvidos nela.

Embora seja necessário fazer ressalvas quanto às descrições feitas por esses visitantes, é inegável sua relevância para o entendimento da vila do Itapemirim e seu estruturamento com o passar do tempo, tanto em nível de organização social quanto de mudanças na própria vila, além da questão econômica.

Com isso, os relatos são capazes de proporcionar, de maneira indiscutível, um certo entendimento acerca da economia local da vila, em que se observa sua plantação e movimentação comercial, por meio de cabotagem para outras praças, como descrito por Saint-Hilaire, ou mesmo como a vila foi estruturando seu núcleo urbano, por meio dos registros feitos por D. José Caetano da Silva Coutinho, que em suas duas visitas apontou essa mudança.

## 2.2. DADOS POPULACIONAIS

Os relatos apresentados anteriormente apontam para um desenvolvimento que a vila do Itapemirim vinha passando de maneira gradativa, ao longo dos anos. Fato este que pode ser corroborado mediante análises de dados populacionais do período em questão, os primeiros anos da vila após sua emancipação, que correspondem aos anos de 1815 a 1840. Com base nas informações apresentadas por Ignacio Accioli de Vasconcellos em *Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no anno de 1828*<sup>203</sup>, em que ele, que foi presidente da província capixaba, traz à luz dados populacionais acerca de Itapemirim, apontando a quantidade de seus habitantes, além de descrever, de certa maneira, suas camadas sociais, quando apresenta a quantidade de homens e mulheres, brancos, índios,

---

<sup>202</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 54.

<sup>203</sup> VASCONCELLOS, Ignácio Accioli. *Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828*. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

pardos livres, pardos cativos, pretos livres e pretos cativos, além da quantidade de fogos existentes.

Outra fonte utilizada para apresentação desses dados é a “Lista Nominal da População de Itapemirim em 1833”,<sup>204</sup> documento que faz um levantamento da população da vila, constando informações sobre sexo, idade, cor, estado civil, nacionalidade e profissão de um total de 2.937 habitantes. A Lista mostra 303 fogos e os bens das famílias existentes na comunidade. Tal documento foi encomendado pelo Juiz de Paz de Itapemirim, Francisco de Paula Gomes Bittencourt, no ano de 1833. Por meio dele é possível observar a quantidade de brancos, índios, pardos livres, pardos cativos, pretos livres e pretos cativos, assim como mostram os dados apresentados por Vasconcellos, e, ainda, a quantidade de crianças existentes na vila do Itapemirim.

*O Mapa da População da Província do Espírito Santo do ano de 1824*, apresentado por Vasconcellos, apresenta os seguintes dados sobre Itapemirim: 298 homens brancos; 264 mulheres brancas; 102 homens indígenas; 108 mulheres indígenas; 198 homens pardos livres; 184 mulheres pardas livres; 16 homens pardos cativos; 9 mulheres pardas cativas; 12 homens pretos livres; 18 mulheres pretas livres; 665 homens pretos cativos; 458 mulheres pretas cativas; totalizando 2332 almas em Itapemirim nesse ano, distribuídas em 227 fogos, conforme a tabela a seguir:

---

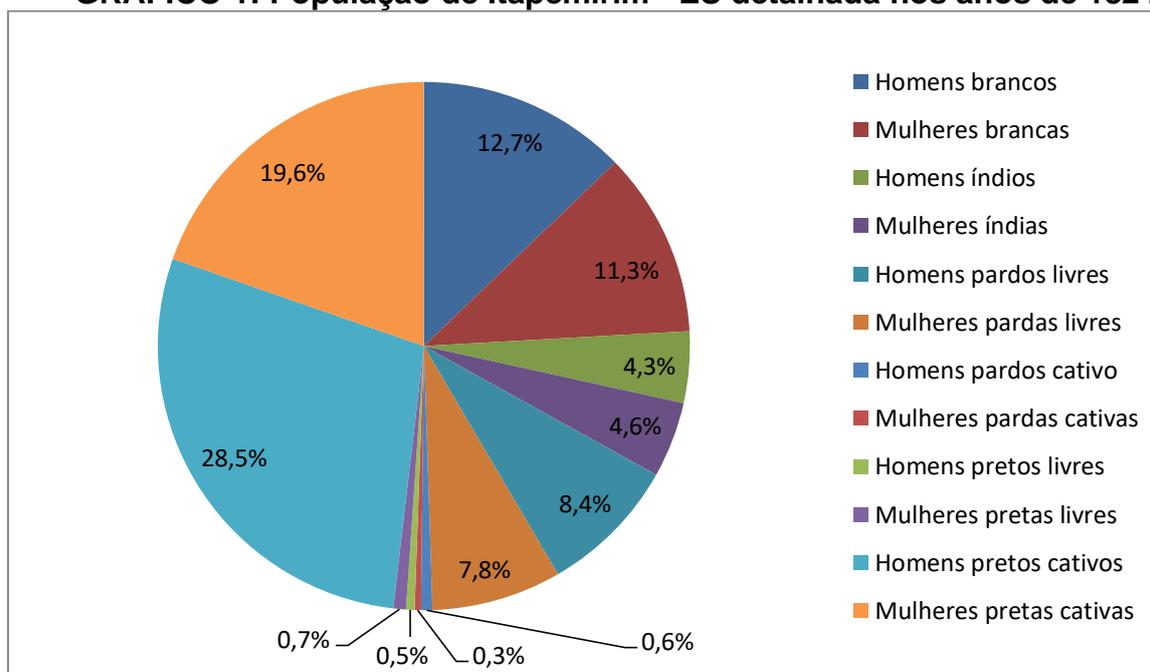
<sup>204</sup> APEES. Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833. Fundo Governadoria. Livro 54.

**TABELA 1: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1824**

	Nº de Habitantes	(%)
Homens brancos	298	12,7
Mulheres brancas	264	11,3
Homens índios	102	4,3
Mulheres índias	108	4,6
Homens pardos livres	198	8,4
Mulheres pardas livres	184	7,8
Homens pardos cativos	16	0,6
Mulheres pardas cativas	9	0,3
Homens pretos livres	12	0,5
Mulheres pretas livres	18	0,7
Homens pretos cativos	665	28,5
Mulheres pretas cativas	458	19,6
Total de habitantes	2332	100
Nº de Fogos	227	100

Fonte: VASCONCELLOS, I. A. Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

Pretos cativos correspondem ao maior percentual de habitantes de Itapemirim, somando, homens e mulheres, um total de 48,15% de moradores da vila em 1824. Brancos livres totalizam 24% dos habitantes, seguido por 16,2% pardos livres e 8,9% indígenas. Pretos livres e pardos cativos somam a menor camada social estabelecida por Vasconcellos, alcançando um total de 2,1%.

**GRÁFICO 1: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1824**

Fonte: VASCONCELLOS, I. A. Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

Já no ano de 1827 Vasconcellos apresenta outro *Mapa da População da Província do Espírito Santo*, onde os dados referentes a Itapemirim mostram variações. Se em 1824 o total de almas em Itapemirim era de 2332, em 1827, havia 1835, uma

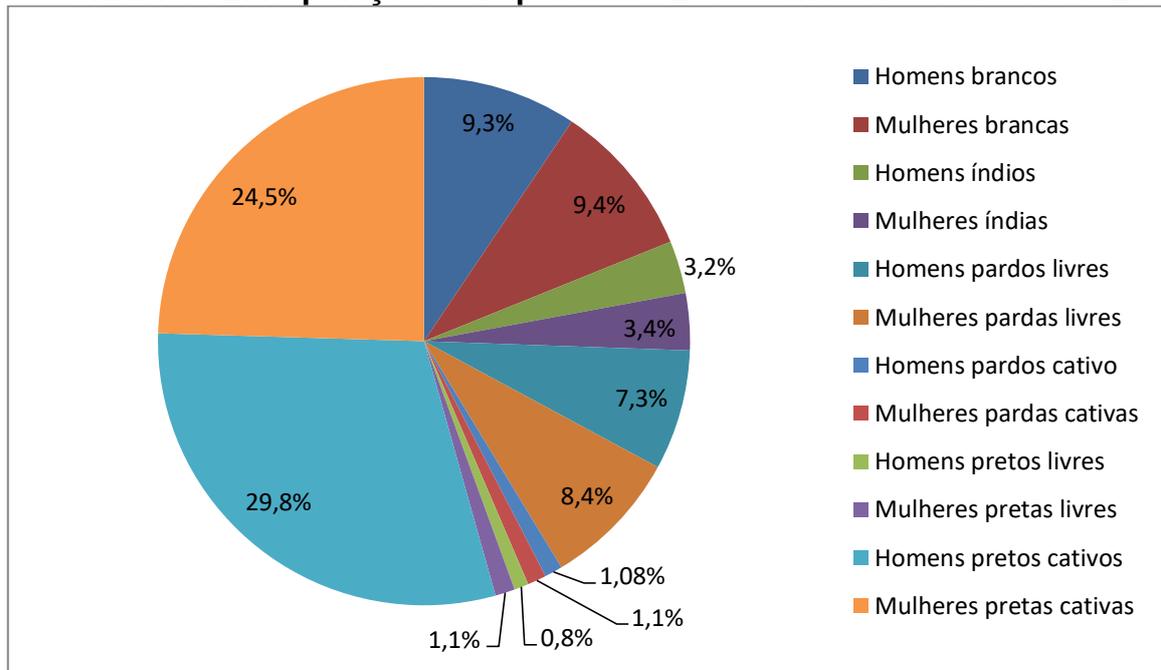
variação que corresponde a 21,4% em relação ao primeiro mapa. Essa alternância pode estar atrelada a uma série de fatores ocorrida no período da realização do censo, como a ausência de pessoas da vila, tanto cativas quanto livres, por motivos de trabalho, fuga, medo de convocação para servir no exército, entre outros.

**TABELA 2: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1827**

	Nº de Habitantes	(%)
Homens brancos	172	9,3
Mulheres brancas	174	9,4
Homens índios	59	3,2
Mulheres índias	64	3,4
Homens pardos livres	135	7,3
Mulheres pardas livres	155	8,4
Homens pardos cativos	20	1,08
Mulheres pardas cativas	21	1,1
Homens pretos livres	16	0,8
Mulheres pretas livres	22	1,1
Homens pretos cativos	547	29,8
Mulheres pretas cativas	450	24,5
Total de habitantes	1835	100
Nº de Fogos	229	100

Fonte: VASCONCELLOS, I. A. Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

Nesse contexto, em 1827 a vila do Itapemirim tinha 172 homens brancos; 174 mulheres brancas; 59 homens indígenas; 64 mulheres indígenas; 135 homens pardos livres; 155 mulheres pardas livres; 20 homens pardos cativos; 21 mulheres pardas cativas; 16 homens pretos livres; 22 mulheres pretas livres; 547 homens pretos cativos; 450 mulheres pretas cativas; totalizando 1835 almas em Itapemirim no referido ano, distribuídas em 229 fogos, conforme a tabela a seguir.

**GRÁFICO 2: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1827**

Fonte: VASCONCELLOS, I. A. Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

Mesmo com a variação do número populacional de 1824 para 1827, algumas características populacionais persistem em ambos os mapas populacionais. Pretos cativos continuam sendo a maior camada populacional de Itapemirim, somando 54,3% dos habitantes da vila, seguido por 18,7% de brancos livres. Pardos livres e indígenas correspondem, respectivamente, a 15,7% e 6,7%. Pretos livres e pardos cativos somam juntos 4,08% do total de moradores de Itapemirim. Todos esses grupos sociais encontravam-se divididos em 229 fogos.

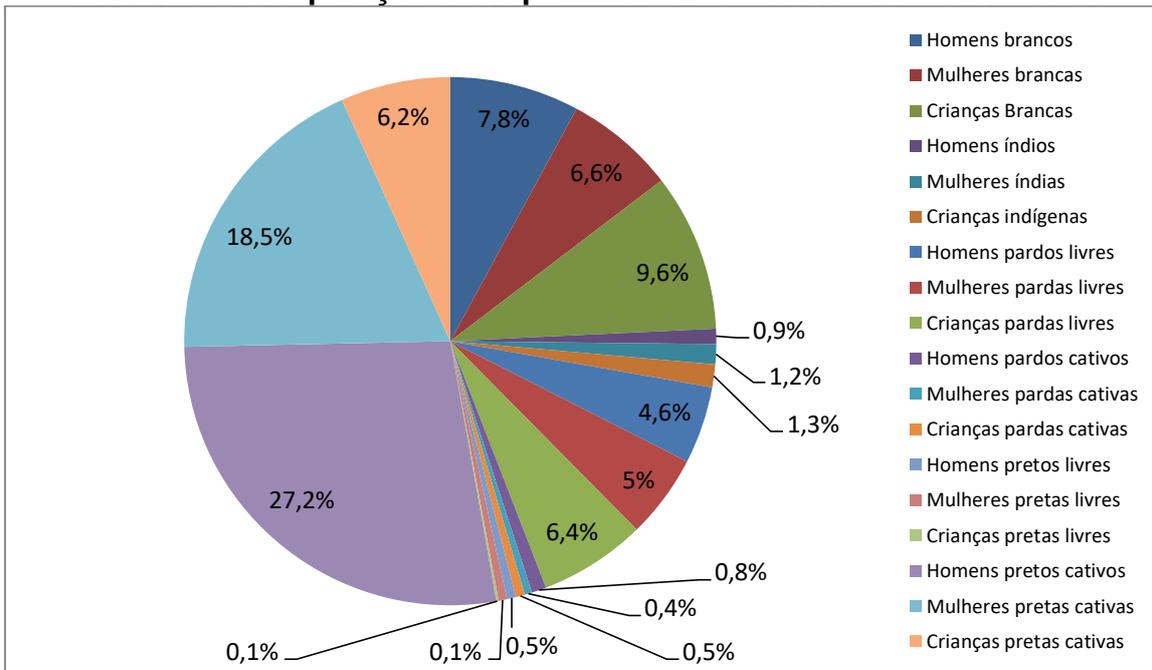
A Lista nominal de 1833 apresenta novos números populacionais acerca da vila do Itapemirim, revelando mais uma variação populacional. Se em 1827 a população da vila era de 1835, em 1833, a população apresentada foi de 2937, apontando um crescimento de 37,6%. Com isso, a população estava dividida da seguinte forma: 230 homens brancos; 196 mulheres brancas; 282 crianças brancas; 27 homens indígenas; 36 mulheres indígenas; 41 crianças indígenas; 138 homens pardos livres; 149 mulheres pardas livres; 190 crianças pardas livres; 26 homens pardos cativos; 13 mulheres pardas cativas; 16 crianças pardas cativas; 16 homens pretos livres; 15 mulheres pretas livres; 4 crianças pretas livres; 801 homens pretos cativos; 545 mulheres pretas cativas; 195 crianças cativas; divididos em 303 fogos, conforme a tabela a seguir.

**TABELA 3: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1833**

	Nº de Habitantes	(%)
Homens brancos	230	7,8
Mulheres brancas	196	6,6
Crianças Brancas	282	9,6
Homens índios	27	0,9
Mulheres índias	36	1,2
Crianças indígenas	41	1,3
Homens pardos livres	138	4,6
Mulheres pardas livres	149	5
Crianças pardas livres	190	6,4
Homens pardos cativos	26	0,8
Mulheres pardas cativas	13	0,4
Crianças pardas cativas	16	0,5
Homens pretos livres	16	0,5
Mulheres pretas livres	15	0,5
Crianças pretas livres	4	0,1
Homens pretos cativos	801	27,2
Mulheres pretas cativas	545	18,5
Crianças pretas cativas	195	6,2
Total de habitantes	2937	100
Nº de Fogos	303	100

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

A camada popular cativa era maioria na sociedade de Itapemirim em seus primeiros anos de emancipação política, dado reforçado pela Lista Nominal de 1833. Pretos cativos representavam 51,9% da população, isto é, mais da metade de toda a vila era composta por escravizados. Pessoas brancas correspondiam a 24%, seguido por pardos livres e indígenas que, respectivamente, correspondiam a 13% e 3,4% de toda a população. Pretos livres e pardos cativos somam juntos 2,8 dos habitantes de Itapemirim.

**GRÁFICO 3: População de Itapemirim - ES detalhada nos anos de 1833**

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Os dados populacionais nos auxiliam a compreender como era a sociedade da vila do Itapemirim no início do século XIX, revelando um número expressivo de cativos, o que denota entrada relevante de pretos na localidade. Machado explica que

Boa parte da população de cor chegou a Itapemirim através do comércio transatlântico. A quantidade de africanos na população cativa sempre foi muito alta, até mesmo após o fim do tráfico. O Porto de Itapemirim recebeu navios que trouxeram cativos desde as primeiras décadas do século XIX.<sup>205</sup>

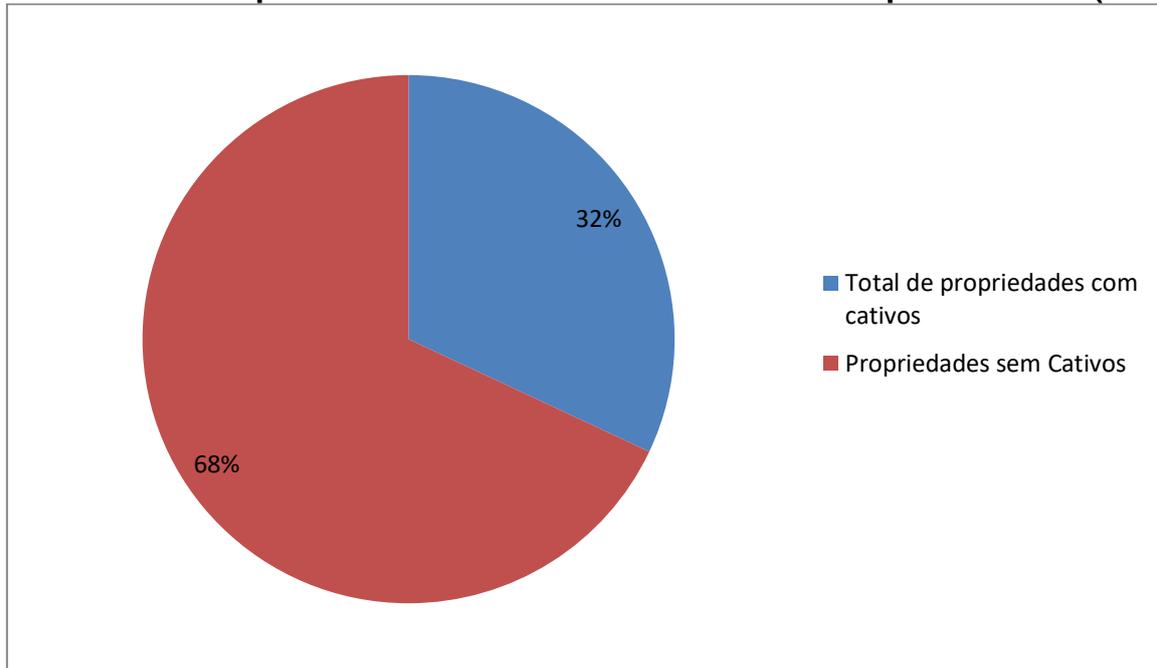
Marins corrobora esse fato ao citar uma passagem do Jornal “S. João da Barra”, nº. 61, de 1882, em que consta um relato acerca da primeira entrada de navio com africanos para o trabalho escravo em Itapemirim, em 1832:

Tinha o nome de “Paula” o primeiro navio com africanos que desovou, (assim diziam) em Itapemirim, em fevereiro de 1832, Capitão Caetano Dias da Silva, piloto Herculano, bahiano: ambos casaram nessa vila.<sup>206</sup>

Assim como em todo o Brasil, a utilização de cativos em Itapemirim era, como se depreende dos dados supramencionados, uma prática social, fato este que pode ser entendido quando se observa que, em 1833, dos 303 fogos existentes na vila, 96 possuíam cativos – 56,2% possuíam entre um a cinco escravizados.

<sup>205</sup> MACHADO, 2019, p. 84.

<sup>206</sup> MARINS, 1920, p. 225.

**GRÁFICO 4: Propriedades com Posse de Escravos em Itapemirim - ES (1833)**

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

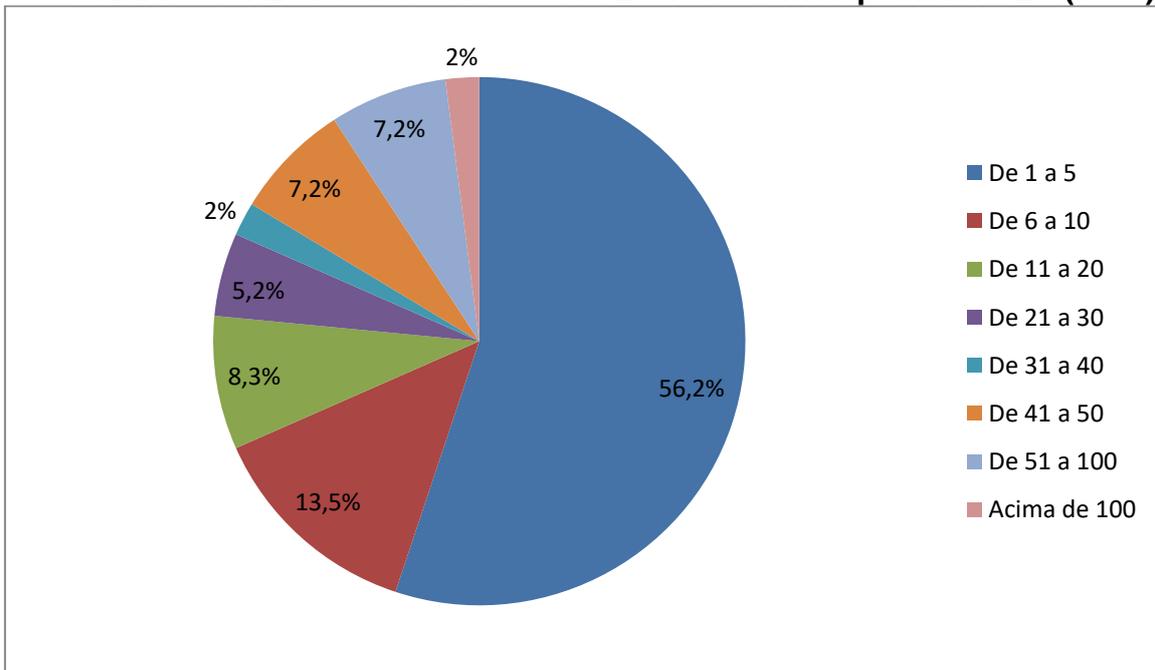
Segundo Laryssa da Silva Machado, a estrutura da posse de escravizados em Itapemirim, no ano de 1833, estava dividida da seguinte maneira.

Dos 303 fogos, 96 possuíam um ou mais escravos, ou seja, 32% das residências. Dos 96 fogos com cativos, 56,2% fogos possuíam de um a cinco escravos. Dados semelhantes foram encontrados em Vitória entre 1850-1859, onde 52,9% dos proprietários da capital capixaba possuíam de um a cinco cativos.

Enquanto em Itapemirim 23,6% das posses tinham mais de 20 escravos, em Vitória apenas 5,8% possuía escravaria desse tamanho. Isso revela que os plantéis de Itapemirim eram formados por quantidade expressiva de escravos. Acrescente-se que sete dessas escravarias contavam 50 cativos ou mais e duas com mais de 100 escravos.<sup>207</sup>

A Gráfico 5 revela a estrutura da posse de escravizados em Itapemirim, de acordo com a Lista nominal de 1833.

<sup>207</sup> MACHADO, 2019, p. 55.

**GRÁFICO 5: Estrutura da Posse de Escravos em Itapemirim - ES (1833)**

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Os fatos apresentados são fundamentais para a compreensão da formação populacional de Itapemirim, composta majoritariamente por escravizados, além de apontar a existência de indígenas e pardos dentro da população, mostrando uma tendência ao crescimento populacional, se comparados os índices de 1824 e 1827 com os de 1833.

### 2.3. AS GRANDES PROPRIEDADES

A Lista nominal de 1833 traz uma série de informações sobre a vila do Itapemirim. No presente tópico, busca-se, por meio dos dados apresentados na Lista, mostrar as grandes propriedades existentes em Itapemirim no ano de 1833. O estabelecimento dessas propriedades envolveu vários fatores importantes. Primeiro, a quantidade de escravizados que um proprietário possuía, uma vez que essa não era somente a melhor alternativa de investimento, mas condição primordial de garantia para que o fazendeiro obtivesse empréstimos com o intuito de estabelecimento das fazendas.<sup>208</sup> Desse modo, o cativo representava a riqueza do proprietário e seu poder de investimento.

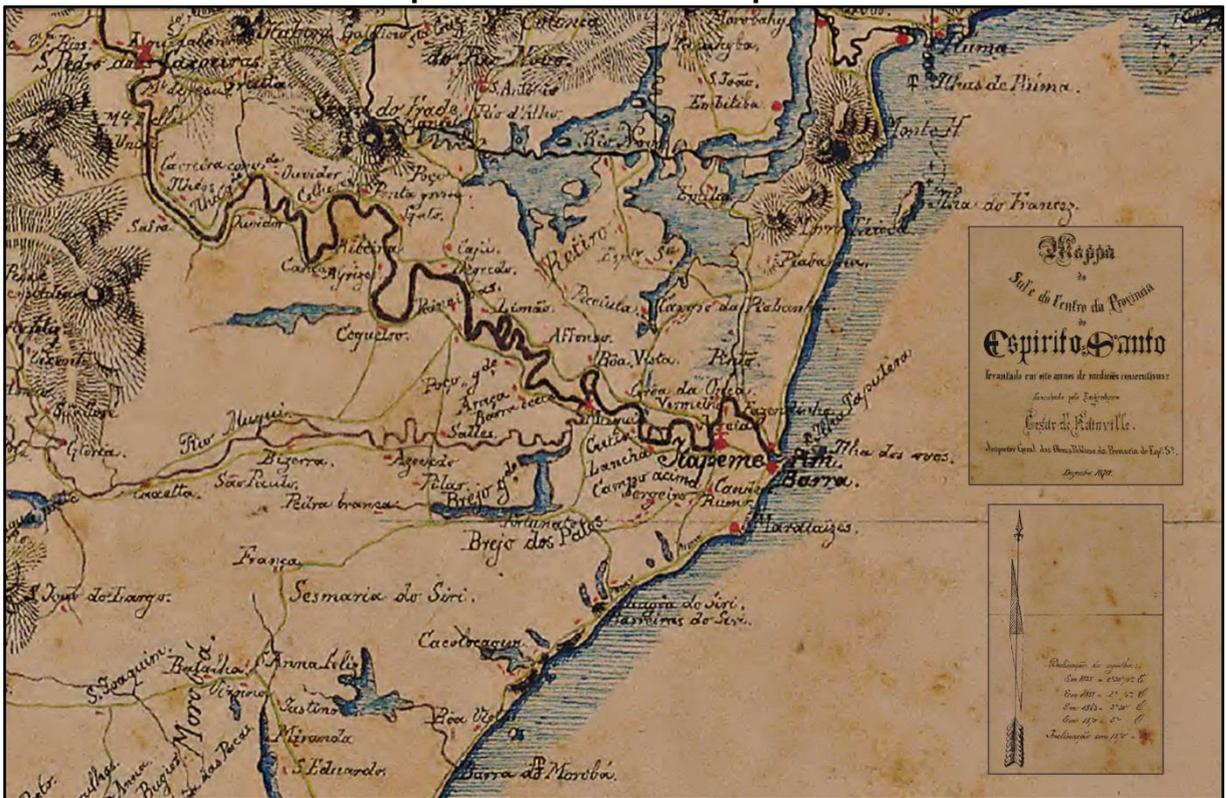
<sup>208</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Ofício Criador: Invento e Patente de Máquina de Beneficiar Café no Brasil (1870-1910)*. Dissertação de Mestrado em História apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1995, p. 11.

Outro fator foi ter posses de fazendas. De acordo com a Lista Nominal de 1833, existiam em Itapemirim as seguintes fazendas: fazenda Limão Doce, fazenda Areia, fazenda Cardozo, fazenda Barra Seca, fazenda 3 Léguas, fazenda Cotia, fazenda Carreira Cumprida, fazenda Ribeira, fazenda Colheres, fazenda Muqui e a fazenda Brejo Grande. Além dessas propriedades, mais de 500 braças de terras e outras propriedades, sem especificação quanto ao tamanho territorial, mas que apresentam grandes quantidades de lavouras, de cativos e de outras posses, tanto de casas como de animais.

Os principais proprietários de Itapemirim eram Joaquim Marcelino da Silva Lima, com 304 cativos, dono da fazenda Muqui; Thomazia da Silva Medella, com 107 escravizados, dona da fazenda Cotia e de terras em diferentes locais às margens do rio; Joaquim José Alves Silva, com 91 escravizados, dono das fazendas Ribeira e Brejo Grande; Francisco de Salles, com 51 cativos, dono de terras próprias denominadas Paineiras; Manoel da Costa Pereira, com 85 cativos, dono da fazenda Areia; José Bello de Araújo, com 81 escravizados, dono da fazenda Cardozo e 1130 braças de terra que ligam a frente ou o fundo de sua fazenda; Ignácio de Accioli Vasconcellos, com 69 cativos, dono da fazenda Carreira Cumprida; Heliodoro Gomes Pinheiro, com 55 escravizados, sem especificações da quantidade de terras, mas com muitas posses; Caetano Dias da Silva, com 50 escravizados, dono da fazenda Limão Doce; Josefa Moreira Borges, com 49 escravizados, dona da fazenda Colheres e mais 1900 braças de terras às margens do rio Itapemirim; Dona Maria Madaglena, com 32 escravizados, dona da fazenda Barra Seca; Domingos José da Silva, administrador da fazenda 3 Léguas, com 9 cativos; João Nepomuceno Gomes Bitencourt, com 35 escravizados, dono de 500 braças de terra no rio Itapemirim; Mariana de Souza Bruno, com 16 cativos, dona de 1400 braças de terras; Antônio Dias da Silva, com 20 escravizados, dono de 900 braças de terra. Sem descrição de terras, mas com um número de posses elevado e com grande quantidade de cativos pode-se destacar José da Silva Quintaes, com 38 escravizados; Francisco de Paula Gomes, com 36 cativos; José Tavares de Brum, com 28 escravos.

O mapa 13 nos auxilia a entender como estavam situadas as fazendas ao longo do curso do Itapemirim, além de outros aspectos geográficos, como o rio Itapemirim e seu afluente, o rio Muqui, a posição da vila do Itapemirim, que fica a cerca de três léguas da foz do rio, e algumas lagoas características da região.

**MAPA 14: Mapa das fazendas de Itapemirim em 1878**



**Fonte:** RAINVILLE, César de. Mapa do sul e do centro da província do Espírito Santo levantada em oito anos de medições consecutivas. Arquivo Nacional, 1870.

O mapa em questão foi produzido pelo engenheiro franco-alemão César de Rainville, naturalizado brasileiro no ano de 1864.<sup>209</sup> A obra de título *Mapa do sul e do centro da província do Espírito Santo* levantada em oito anos de medições consecutivas foi realizada quando Rainville era inspetor geral das obras públicas da província do Espírito Santo, em 1870. Mesmo que esse mapa tenha sido feito anos mais tarde em relação à Lista Nominal de 1833, ele nos auxilia a compreender a dimensão de Itapemirim.

Dos grandes proprietários citados, ressalta-se Joaquim Marcelino da Silva Lima, nomeado, em 1846, Barão de Itapemirim. Ele foi Comendador da Ordem de Cristo, Oficial da Ordem da Rosa, tinha honras de Brigadeiro, por ter sido Diretor Geral dos Índios Purys do Aldeamento Imperial Afonsino<sup>210</sup>, proprietário da fazenda Muqui, que, de acordo com D. Pedro II, em sua passagem por Itapemirim no ano de 1860, possuía um soberbo palacete no feitio dos castelos medievais, com escadarias de

<sup>209</sup> RIBEIRO, Nelson Pôrto. *Dicionário de engenheiros e construtores atuantes na Capitania e na Província do Espírito Santo*. Vitória: EDUFES, 2019, p. 223.

<sup>210</sup> MARINS, 1920, p. 212.

mármore e os dois leões de louça, em tamanho natural, à entrada<sup>211</sup>, que era sua moradia<sup>212</sup>. Propriedade esta que, em 1833, possuía engenhos de açúcar e cachaça.

**FIGURA 2: Fazenda do Barão de Itapemirim**



Fonte: Foto de Victor Frond, 1860. Apud ROCHA, Levy. *Viagem de Pedro II ao Espírito Santo*. Vitória: Secretaria de Educação; Secretaria de Estado da Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2008.

Além da fazenda Muqui, Joaquim Marcelino da Silva Lima era dono das fazendas Fruteira do Norte, Bananal, Morro Grande, Fazendinha, Ouvidor e Queimados, adquiridas posteriormente a 1833. De acordo com a Lista Nominal, Joaquim Marcelino da Silva Lima tinha em suas posses cem bois, sessenta vacas com trinta crias, sessenta éguas com quinze crias, doze jumentos, oitenta cavalos, vinte bestas de muares, quinze carneiros, cento e quarenta porcos, oito perus, cinco pavões, quarenta galinhas, sete galos e, surpreendentemente, um panda, que, de acordo com Laryssa da Silva Machado<sup>213</sup>, pode ser justificado pela migração de chineses para o Espírito Santo no período.

Dona Thomazia da Silva Madella, outra grande proprietária, em 1833, era viúva do Capitão José Tavares de Brum e Silva, que na virada do século XVIII para o XIX

<sup>211</sup> ROCHA, 2013, p. 243.

<sup>212</sup> O palacete do Barão de Itapemirim foi demolido anos mais tarde, após a família vender a propriedade.

<sup>213</sup> MACHADO, 2019, p. 57.

comprou as terras que deram origem a Itapemirim. Thomazia era proprietária de 107 cativos, possuía uma propriedade de casas na vila e terras próprias em diferentes lugares, como a fazenda Cutia e um sítio. Em suas posses incluíam-se fábrica de açúcar, plantações de açúcar e mandioca, dois touros, noventa e quatro bois, vinte e sete vacas, dezoito cavalos, trinta éguas, doze galinhas, dois galos, três bestas de muares, oito cabritos, sete carneiros, quarenta porcos.

Dona Thomazia era sogra de Joaquim Marcelino da Silva Lima, este que, após enviuvado de Dona Francisca do Amaral e Silva, com quem teve dois filhos, Claudino e Berllarmino, casou-se com Leocadia Tavares da Silva, filha do Capitão Jose Tavares da Silva e Brum e da supracitada viúva.<sup>214</sup> Dona Thomazia casou em segunda núpcias com o tenente Luiz José Moreira, que se transformou em um grande fazendeiro do município.<sup>215</sup>

Outro grande proprietário de Itapemirim era Joaquim José da Silva, dono de 91 escravizados, sempre residiu em Campos, na fazenda Boa Esperança,<sup>216</sup> e em 1833 era proprietário da fazenda Brejo Grande, administrada por Francisco José Alves Silva. Esta propriedade possuía 51 cativos, engenhos de açúcar e aguardente, cercados, lavouras de cana e mandioca, trinta e sete bois, vinte e três vacas, vinte e nove éguas, dois potros, dois cavalos, quinze porcos, dez ovelhas, três carneiros, vinte galinhas e quatro galos. Joaquim José da Silva também era dono da fazenda Ribeira, que detinha 40 escravizados, fábrica de açúcar, casa de vivenda de telha, lavouras de cana, trinta e quatro bois, vinte e três vacas, oito garrotes, três cavalos, oito éguas e vinte porcos.<sup>217</sup>

De acordo com Marins,<sup>218</sup> Joaquim José Alves possuía muitas fazendas em Itapemirim, como a fazenda Lancha, Barra Seca, Araçã, Poço Grande, Coqueiro Ayrizes, Ribeira, Cancan, Laranjeira e Paineiras, esta última adquirida após 1833, pois nessa data não era considerada fazenda e pertencia ao Francisco de Salles, outro grande proprietário de Itapemirim. Salles, em suas terras denominadas Paineiras, possuía 51 escravizados, casa de vivenda de telha, engenho de fabricar

---

<sup>214</sup> MARINS, 1920, p. 212.

<sup>215</sup> MARINS, 1920, p. 211.

<sup>216</sup> MARINS, 1920, p. 216.

<sup>217</sup> APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, Fundo: Governadoria, Livro 54.

<sup>218</sup> MARINS, 1920, p. 216.

açúcar e cachaça, cercados, lavouras, vinte e seis porcos, quarenta galinhas, três galos, quatorze patos, oitenta e oito marrecos e vinte e dois perus<sup>219</sup>.

Manoel da Costa Pereira, de acordo com a Lista Nominal de 1833, era dono da fazenda Areia, com 85 cativos, além de possuir vinte e quatro braças de terra, engenho de açúcar, casas de vivenda, olaria, trinta éguas, vinte cavalos, quatorze potras, seis potros, quatro bestas muares, trinta vacas, sessenta bois, sete touros, dezesseis garrotes, trinta carneiros, trinta cabritos, sessenta porcos. Em 1833, Costa Pereira residia em Campos e sua fazenda era administrada pelo Capitão José Gomes Pinheiro, um dos “moços da areia”, principal grupo político adversário do Barão de Itapemirim.<sup>220</sup>

Os “moços da areia”, como eram conhecidos, era um grupo formado por grandes proprietários de Itapemirim, majoritariamente irmãos. Seus membros eram: João Nepomuceno Gomes Bittencourt, que em 1833 possuía 500 braças de terra às margens do rio Itapemirim, com 35 cativos, lavouras de mandioca e café, casas de vivenda de telhas, olarias, oito éguas, seis potros, seis cavalos, sete vacas, seis vitelas, cinco garrotes, vinte cabritos e vinte porcos. Suas fazendas eram as da Coroa da Onça e Areias, adquiridas posteriormente à data da Lista Nominal<sup>221</sup>; Major Francisco de Paula Gomes Bittencourt, que em 1833 possuía 31 escravizados, lavouras de mandioca, dez vacas, oito bois, um touro, cavalos, um potro, dezesseis éguas, doze cabritos, oito carneiros, vinte porcos, quatro galinhas e um galo. Era proprietário das fazendas Cerejeiras e Vermelho<sup>222</sup>; Tenente Heliodoro Gomes Pinheiro, proprietário da fazenda Rumo, com 55 escravizados, terras, prédios rústicos, lavouras de café e cana, dez bois, seis vacas, nove éguas, seis cavalos, quatro potros, dez galinhas, dois galos, dezesseis porcos; Capitão José Gomes Pinheiro, único que se mantinha neutro na disputa política, era genro do Barão de Itapemirim<sup>223</sup> e dono da fazenda Ouvidor do Norte, que em 1833 administrava a fazenda Areia. Todos esses eram irmãos. Outro membro era o Major Caetano Dias da Silva, proprietário da fazenda Limão, que em 1833 possuía 50 escravizados, plantações de café, dois cavalos, um porco, trinta e oito galinhas e

---

<sup>219</sup> APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, Fundo: Governadoria, Livro 54.

<sup>220</sup> MARINS, 1920, p. 215.

<sup>221</sup> Não se sabe quando a fazenda Areia foi adquirida por João Nepomuceno Gomes Bittencourt.

<sup>222</sup> MARINS, 1920, p. 215.

<sup>223</sup> MARINS, 1920, p. 215.

dois galos. Era cunhado dos Gomes Bittencourt e fundador da Colônia de Rio Novo do Sul.<sup>224</sup>

Os “moços da areia” se orgulhavam pelo fato de terem chegado a Itapemirim antes do Barão. As disputas políticas desses grupos eram bastante acirradas, uma vez que o Barão de Itapemirim tinha destaque no âmbito provincial, enquanto os Gomes Bittencourt detinham privilégios locais:

Politicamente os Gomes Bittencourt se destacavam no município enquanto o Barão possuía prestígio provincial. Entre os anos de 1843-1858 o Barão ocupou o cargo de vice-presidente provincial por oito vezes consecutivas e assumiu a presidência da província em dois períodos, entre 1852-1853 e em 1857. Também foi vereador deputado provincial por quatro mandatos e presidente da Assembleia Legislativa Provincial em 1853. Já o Comendador João Nepomuceno, desafeto do Barão de Itapemirim, tinha mais prestígio no município. Foi deputado provincial por quatro mandatos e terceiro vice-presidente provincial, além de ocupar por vezes o cargo de Vereador.<sup>225</sup>

Graças às grandes fazendas, com engenhos que fabricavam açúcar e aguardente, a economia itapemirinese era baseada na agricultura, na posse de grandes glebas de terras virgens e na exploração da mão de obra escravizada, tendo como principal produto, nas primeiras décadas após a emancipação da vila, o açúcar. Em 1833, 60% da população da vila possuía alguma lavoura ou cercado, com um plantio variado.

#### **2.4. A ECONOMIA LOCAL**

A Lista Nominal de 1833 revela dados importantes da economia local. A agricultura se mostra bastante relevante, existindo algumas fazendas com variado plantio, como cana, mandioca, café e cercados, casos da fazenda de Joaquim Marcelino da Silva Lima e de vários membros da família Gomes Bittencourt. Muitos dados apontam a existência de lavouras sem registros do que plantavam e de pequenos proprietários, ou agricultores de terras foreiras, que plantavam, em sua maioria, mandioca, sendo os grandes fazendeiros responsáveis pela produção de açúcar. Assim, existiam na vila 191 propriedades de terra – dessas, 122 lavouras não são especificadas quanto a sua plantação, 51 plantavam mandioca, 30 eram de cercados, 14 de café e 21 de cana-de-açúcar.<sup>226</sup>

<sup>224</sup> MARINS, 1920, p. 216.

<sup>225</sup> MACHADO, 2019, p. 59.

<sup>226</sup> Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Das 191 propriedades de terra, a maioria não detinha posse – 56,5%. Ou seja, 95 lavouras eram em terras foreiras e 13 eram de favor, representando, respectivamente, 49,7% e 6,8%. As grandes fazendas eram apenas 14, ou 7,3% do total, enquanto apenas 38, 19,8%, possuíam lavouras em terras próprias.

**TABELA 4: Tipos de Propriedades de Terras de Itapemirim - ES (1833)**

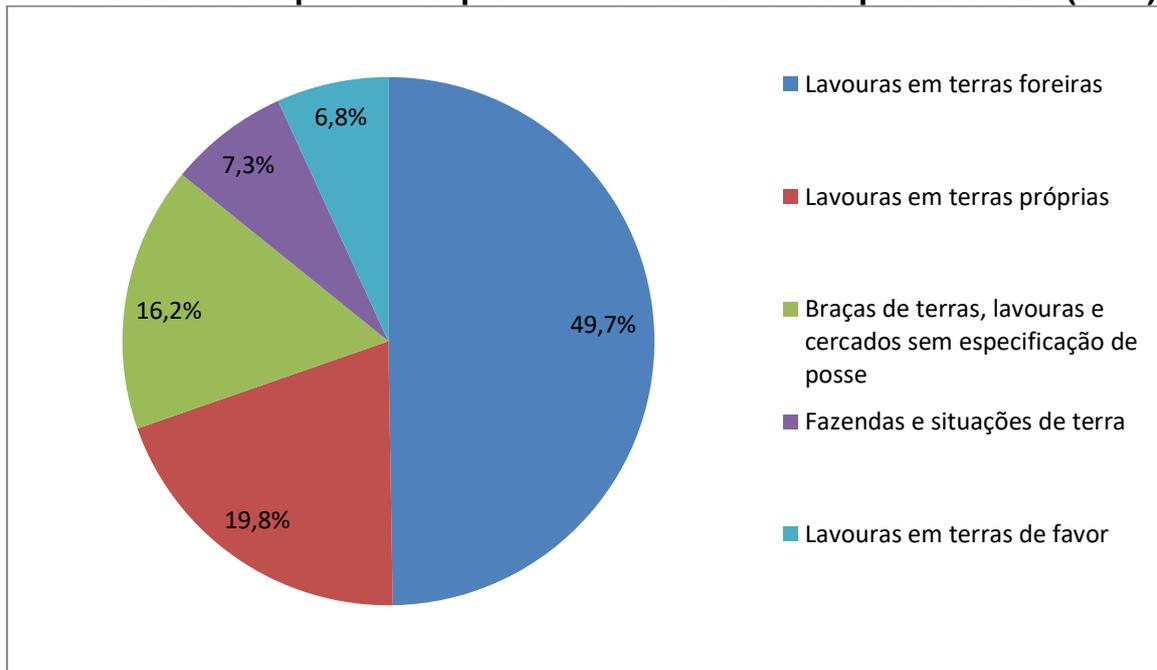
Tipo de Propriedade	Quantidade	(%)
Lavouras em terras foreiras	95	49,7
Lavouras em terras próprias	38	19,8
Braças de terras, lavouras e cercados sem especificação de posse	31	16,2
Fazendas e situações de terra	14	7,3
Lavouras em terras de favor	13	6,8
Total de Propriedades	191	100

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54. Apud: MACHADO, Laryssa da Silva. *RETRATOS DA ESCRAVIDÃO EM ITAPEMIRIM-ES: UMA ANÁLISE DAS FAMÍLIAS ESCRAVAS ENTRE 1831-1888*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória. 2019. p. 62.

A quantidade de terras foreiras denota a existência de um provável negócio de arrendamento de terras, tendo em vista que 7,3% das propriedades eram fazendas. O elevado número de terras foreiras levanta a hipótese de que fazendeiros podiam fazer acordos para o cultivo de suas terras por terceiros. De acordo com o Dicionário da língua portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva Natural, natural do Rio de Janeiro, de 1789, a palavra foreiro tem por significado o que pega foro, o que traz aforada<sup>227</sup> alguma herdade,<sup>228</sup> ou prédio, obrigado a alguém por benefício. Nesse sentido, terras foreiras eram terrenos arrendados por agricultores sem a posse de terra para o plantio de gêneros alimentícios, no caso de Itapemirim, principalmente, mandioca e cana-de-açúcar.

<sup>227</sup> AFORAR , v. at. dar algum predio em foro. § Avaliar, dar certa estimação a fazendas. Art. das Cisas. § Pòr em certo foro, dar certos direitos, qualidades, pòr em certa condição, por lei , foro, ufo. § Aforar-se, pòr-se em condição y. g. aforar-se em fidalgo, attribuir-se o direito, e qualidade de fidalgo; arroga-la. § „ Aforou-se em gastar „ pòs fe em coítume Aulegra f.f. 32. e 38. § Daqui „ andar aforado „ i.e. pofto em foro, e f. aprovado ufualmente P. P. Prol. „ andão as taxas tão aforadas\* „ § Ser conforme ao foro, ou foral; e f. legitimado.

<sup>228</sup> HERDADE, f. f prédio, cafa, quinta, ou terra de lavoira, em geral, bens de raiz de toda forte.

**GRÁFICO 6: Tipos de Propriedades de Terras de Itapemirim - ES (1833)**

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Existiam em Itapemirim, em 1833, 95 terras foreiras, que correspondiam a 49,7% do total de propriedades. Dessas, 78 (82%) não possuíam especificações acerca do cultivo exercido, 15 (16%) plantavam mandioca, uma (1%) não tinha registro de lavoura e uma (1%) tinha cercados. Destacam-se as terras de Francisco Antonio Cardozo, que possuía uma casa de negócio na vila, um engenho de açúcar e cachaça, além de 10 escravizados. Mesmo sem descrição sobre o gênero produzido em suas lavouras, o fato de esse senhor possuir um engenho e um plantel de escravizados sugere que cultivava, predominantemente, a cana-de-açúcar.

Como já citado, em 1833 Itapemirim tinha na cana-de-açúcar e mandioca seus principais produtos agrícolas. De acordo com a Lista Nominal, existiam uma fábrica de farinha, pertencente a Dona Thomazia da Silva Medella, localizada na fazenda Cotia, e quatorze engenhos, sendo que doze estavam situados em grandes fazendas, como Cotia, Areia e Muqui. A ausência de fontes impede que se aprofunde o assunto sobre as terras foreiras, uma vez que não é possível identificar os proprietários e nem como os acordos foram realizados, entretanto os dados existentes do período sugerem que muitos desses agricultores vendiam sua produção aos engenhos, à fábrica de mandioca ou praticavam agricultura de subsistência.

A vila do Itapemirim possuía outros tipos de comércio, além da agricultura, observando-se uma dinâmica economia local em 1833. Existiam 6 lojas de fazendas, ou negócios de fazendas, 5 lojas de secos e molhados, 3 olarias, 3 lojas de ofício, 2 negócios de varejo, uma casa de negócio, uma peixaria, uma taberna, um negócio volante, um comércio de adereços chineses, uma ferraria, uma padaria, uma loja de ferreiro, uma loja de marinheiro e uma fábrica de farinha.<sup>229</sup> O grande número de comércios e negócios encontrados demonstra a intensa atividade econômica de Itapemirim.<sup>230</sup>

**TABELA 5: Atividades econômicas de Itapemirim em 1833**

Atividade Econômica	Quantidade	(%)
Terras Foreiras	95	63,3
Engenhos/ Fábrica de Açúcar e Aguardente	17	11,3
Loja de Fazenda/ Negócio de Fazendas Secas	6	4
Secos e Molhados/ Negócio de Molhados	5	3,3
Olaria	3	2
Negócios com casas de aluguel	3	2
Loja de Ofício	3	2
Negócio de Varejo	2	1,3
Casa de Negócio	1	0,6
Peixaria	1	0,6
Taberna	1	0,6
Negócio volante	1	0,6
Comércio de adereços chineses	1	0,6
Ferraria	1	0,6
Padaria	1	0,6
Loja de Ferreiro	1	0,6
Loja de Marinheiro	1	0,6
Fábrica de Farinha	1	0,6
Total de Atividades Econômicas	150	100

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

A tabela 5 auxilia na compreensão da dinâmica economia que existia na vila do Itapemirim, em 1833, apontando para uma série de negócios existentes, que movimentavam a economia local, tanto com as grandes propriedades quanto com as pequenas.

Todo esse cenário nos leva ao entendimento de que a economia local mantinha relação com outras praças de comércio, como Rio de Janeiro e Vitória, uma vez que a produção das fazendas era vendida para outras localidades e as embarcações que transportavam essas mercadorias também traziam outros produtos, o que garantia o funcionamento de muitas das lojas citadas, como loja de marinheiro, loja

<sup>229</sup> Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

<sup>230</sup> MACHADO, 2019, p. 67.

de ferreiro, ferraria, comércio de adereços chineses, negócios volantes, taberna, negócios de varejo, secos e molhados, negócios de molhados, loja de fazenda, entre outras, que necessitavam de mercadorias importadas.

## 2.5. ASPECTOS DA URBANIZAÇÃO

A análise dos dados da Lista Nominal de 1833 revela que existiam na vila do Itapemirim, pelo menos, 287 moradias, visto que aparecem descrições como “prédios rústicos”, “prédios”, “propriedades de casas”, “casas de telhas”, “casas de vivenda”, expressões estas sempre no plural, o que nos leva ao entendimento de que o número de propriedades é maior do que se pode afirmar. Das moradias existentes em Itapemirim, 225 (78%) eram casas de palha, que poderiam estar localizadas em terras próprias, foreiras ou de favor; 44 (15,5%) eram casas com telhas; 8 (3%) eram casas de vivenda; 6 (2%) eram prédios rústicos, considerados as melhores acomodações, situados na própria vila e em fazendas da região. Apenas quatro (1%) casas não possuíam especificações.

**TABELA 6: Tipos de Moradia de Itapemirim-ES (1833)**

Tipo de Propriedade	Quantidade	(%)
Casa de Palha	225	78,5
Casa de Telha	44	15,5
Casa de Vivenda	8	3
Prédio Rústico	6	2
Casa sem especificação	4	1
Total de Moradias	287	100
Não possuem bens/ Ilegível	16	---

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54. Apoud: MACHADO, Laryssa da Silva. RETRATOS DA ESCRAVIDÃO EM ITAPEMIRIM-ES: UMA ANÁLISE DAS FAMÍLIAS ESCRAVAS ENTRE 1831-1888. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória. 2019. p. 63.

Dessas moradias, existiam as que estavam na sede da vila do Itapemirim e outras, que se distribuíam pelo vasto território de Itapemirim. Saint-Hilare, quando entrou na vila do Itapemirim, descreveu sua visão da seguinte forma:

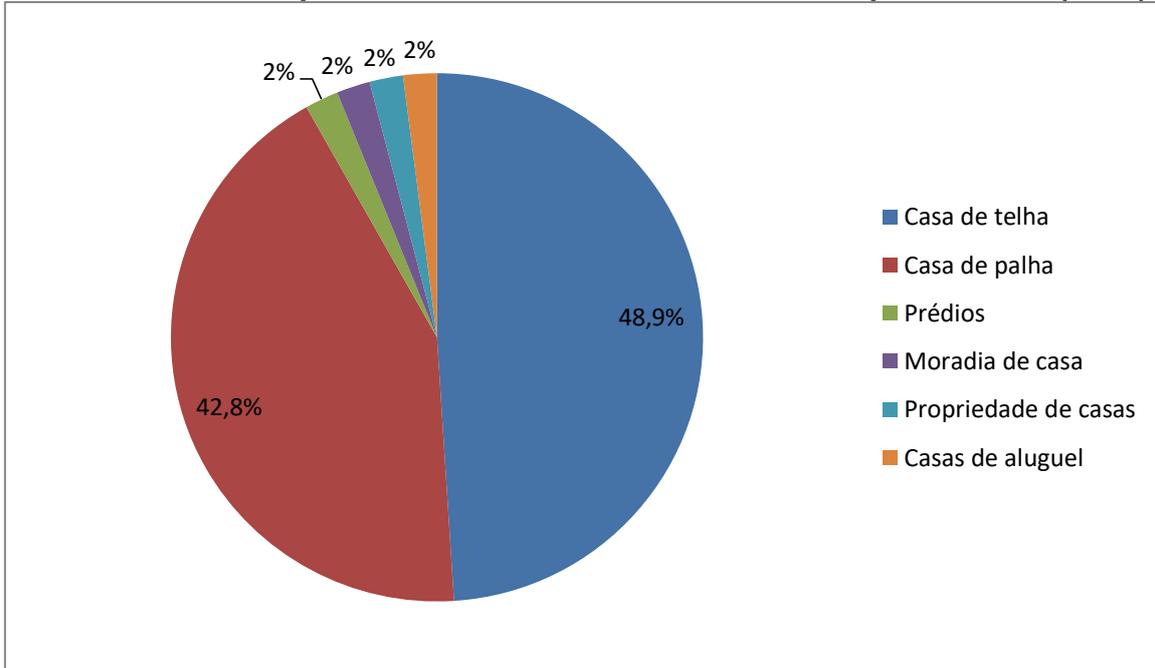
Entrei na nascente villa de Itapemirim, por uma grande praça onde se ergue o pelourinho; construída somente em uma parte da sua circunferencia, é inteiramente aberta do lado do caminho.<sup>231</sup>

Na sede da vila do Itapemirim existiam pelo menos 49 moradias: 24 (48,9%) eram casas de telha, com uma casa para aluguel; 21 (42,8%) eram casas de palha, sendo 3 destinadas ao aluguel. O restante das moradias da vila estava dividido em prédios,

<sup>231</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 49.

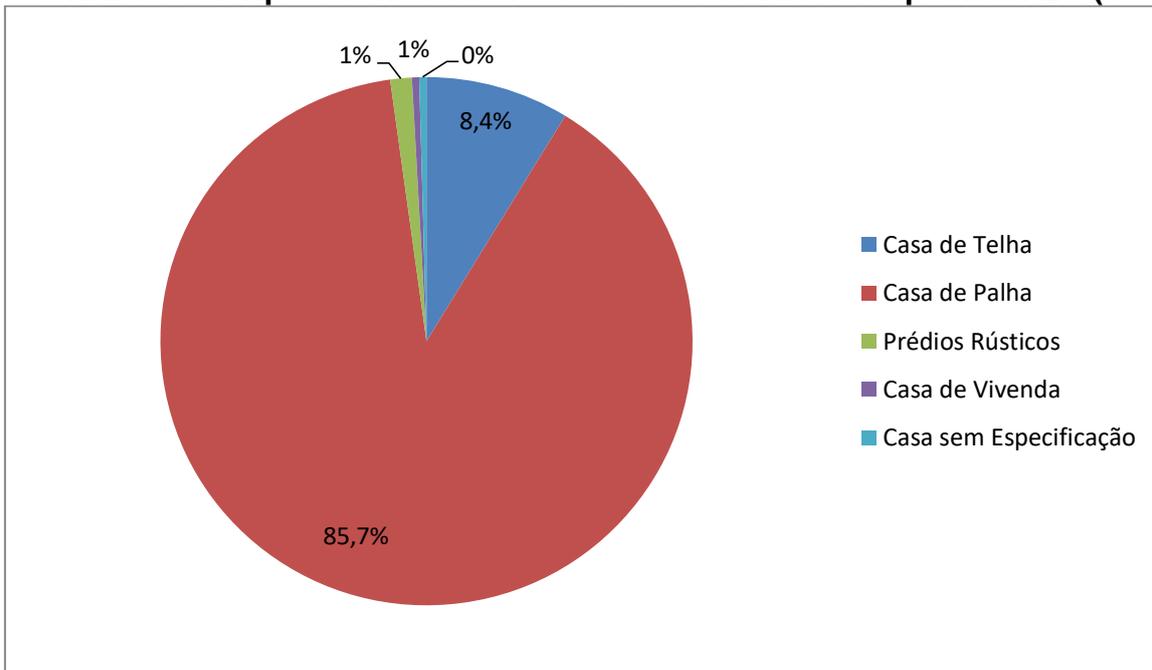
uma morada de casa, uma propriedade de casas e casa de aluguel; com exceção do prédio, nenhuma outra aponta descrição sobre ser de telha ou palha.

**GRÁFICO 7: Tipos de Moradia na sede da Vila de Itapemirim-ES (1833)**



Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

As demais moradias estavam distribuídas ao longo do território correspondente a Itapemirim, somando 238 moradias. Destas, 204 (85,7%) eram casas de palha – uma de aluguel, outra, onde funcionava uma ferraria. Apenas 20 (8,4%) habitações eram de telha, sendo 3 de aluguel e 5 de vivenda, fora da vila. Existiam pelo menos 3 (1,2%) prédios rústicos, uma (0,4%) casa de vivenda e outras duas (0,8%) casas sem especificações.

**GRÁFICO 8: Tipos de Moradia fora da sede da Vila de Itapemirim-ES (1833)**

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Casas de palha correspondiam a 78,5% do total de moradia apresentado. Essas casas eram, na maioria dos casos, de pequenos proprietários, com poucas posses, como plantação de mandioca, animais, e quase todos sem possuir escravizados. Como é o caso de Vicente Ferreira da Silva, com posse de lavouras sem especificações do plantio, dois cavalos, três vacas, três porcos, dois galos e quatro galinhas. Roza Maria Pereira também se enquadra nessa característica, pois tinha uma lavoura de mandioca em terra foreira e seis galinhas. Ambos os exemplos citados não possuíam cativos. Dos 225 proprietários de casa de palha, 45 possuíam escravizados, como era o caso de Cândida Maria, que possuía quatro cativos, lavoura de mandioca e doze porcos. Camilo Antônio de Oliveira também seguia essa característica, uma vez que possuía oito escravizados, lavouras de mandioca, seis porcos e dois cavalos. A média de cativos sob posse dos habitantes com esse tipo de moradia era de 5 escravos, e seguiam a tendência dos exemplos de Cândida e Camilo, com poucas posses em seus nomes.

As casas de telha, prédios rústicos e casas de vivenda, que aparentemente eram casas mais caras e mais seguras<sup>232</sup> e correspondiam a 20,5% das moradias de Itapemirim, em geral, eram de posse dos grandes proprietários de terras, donos de engenhos e alguns comerciantes da vila. Este era o caso de Manoel da Conceição

<sup>232</sup> MACHADO, 2019, p. 67.

Porto, dono de uma loja de ferreiro; Manoel dos Santos Pereira, de posse de uma venda de secos e molhados; João Nepomuceno, proprietário de uma loja de marceneiro; José da Silva Quintaes, além de dono de negócios de varejo na vila, possuía um número expressivo de bens, como 35 cativos, lavouras de mandioca e café, um cercado, dezoito bois, vinte e sete vacas, oito éguas, sete cavalos, vinte e seis porcos, dois carneiros, cinco ovelhas, vinte galinhas, dois galos e sete patos. As características de posse pertencentes a Quintaes é a que segue, em geral, as dos proprietários desses tipos de moradias na vila, com um elevado número de escravizados e terras, como é o caso de Joaquim J. Alves Silva, dono da fazenda Ribeira, com quarenta escravizados, e Josefa Moreira Borges, proprietária da fazenda Colheres, com quarenta e nove cativos. Esses dois grandes proprietários possuíam casa de vivenda de telha.

As características das moradias ajudam a compreender como estava estruturada a vila de Itapemirim no início do século XIX. Os pequenos proprietários, isto é, as classes mais baixas, que não praticavam negócios fora da vila e tinham lavouras em terras foreiras, provavelmente fruto de um acordo com o proprietário para o desenvolvimento do plantio, ocupavam casas de palha, as mais simples. Já os grandes proprietários e comerciantes, que praticavam comércio com outras praças de negócios, como Rio de Janeiro e Vitória, tanto para a venda como para a compra de mercadorias, habitavam as casas mais bem estruturadas, como casas de telha, prédios rústicos e casas de vivendas.

### 3. O PORTO DE ITAPEMIRIM

A vila de Itapemirim foi, ao longo do tempo, se estruturando, tanto social quanto política e economicamente. Este fato pode ser explicado graças a alguns aspectos já mencionados no capítulo anterior, como as atividades econômicas variadas e o uso do rio Itapemirim para o escoamento por meio de cabotagem para outras regiões, como Rio de Janeiro, Campos e Vitória. Nitidamente, a organização espacial do estuário de Itapemirim foi se moldando de acordo com as características dos grupos sociais que a criaram<sup>233</sup>, uma vez que, além de vender sua produção em outras praças, a quantidade de comércio existente em Itapemirim faz com que se chegue ao entendimento de que várias mercadorias entravam na vila pelo rio em demanda do porto ali existente.

Um porto desse período, de tipo colonial, era um conjunto de trapiches e armazéns entre os quais havia uma constante movimentação de embarque e desembarque de mercadorias com a utilização de carroças e animais de cargas, como bestas de muares ao largo com transbordo por pequenas embarcações até o litoral<sup>234</sup>, não tendo sua construção planejada, o que dificultava a articulação de pessoas no local. Honorato e Fonseca descrevem esse modelo de porto da seguinte forma:

O que na época se considerava um porto não passava de um conjunto mal articulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam pequenas embarcações que levavam as cargas destinadas aos navios que, por sua vez, permaneciam fundeados ao largo, em profundidade precavida do movimento das marés.<sup>235</sup>

Cezar Teixeira Honorato e Lucas Tavares Honorato, no artigo “A Construção do Porto do Rio de Janeiro e a Caixa Especial dos Portos: reordenamento territorial e desenvolvimento”, definem a estrutura portuária colonial da corte do Império brasileiro, apontando que, majoritariamente, as atividades realizadas eram operadas de forma manual. Além disso, inexistia qualquer organismo de gestão dos inúmeros interesses econômicos existentes.<sup>236</sup>

a sua estrutura operativa em termos portuários, [...] seguindo a lógica oriunda do período colonial com seus trapiches, armazéns,

<sup>233</sup> CORRÊA, 2000, p. 30.

<sup>234</sup> HONORATO, Cezar Teixeira; HONORATO, Lucas Tavares. A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO E A CAIXA ESPECIAL DOS PORTOS: Reordenamento Territorial e Desenvolvimento. *AMERICA LATINA EN LA HISTÓRIA ECONOMICA*, v. 27, p. 1-21, 2020.p.4.

<sup>235</sup> HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinicius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Revista do Arquivo Nacional*, v. 28, p. 35-158, Rio de Janeiro, 2015, p. 147.

<sup>236</sup> HONORATO, HONORATO, 2020, p. 4.

desembarque de mercadorias ao largo com transbordo por pequenas embarcações até o litoral, transporte de mercadorias por carroças e o seu conjunto de atividades sendo majoritariamente operada de forma manual. Além disso, inexistia qualquer organismo de gestão dos inúmeros interesses econômicos existentes.<sup>237</sup>

Em geral, cidades e portos se integram num todo urbano desde o início da colonização, e o porto simboliza o lugar de protagonista da economia das cidades.<sup>238</sup>

A estrutura portuária atraía uma série de pessoas para seu entorno, fato este que culminava na organização social e auxiliava esses locais a se comunicarem com o mundo externo por meio do intercâmbio comercial e o trânsito das pessoas.

o movimento do porto organizava a centralidade da vida urbana, em seu entorno se dava o movimento comercial e social das cidades, além de que, o porto atraía as pessoas por sua própria dinâmica econômica e por representar um espaço com maior oportunidade de mobilidade e de comunicação. No Brasil colonial, apesar dos problemas existentes pela ausência de infraestrutura urbana e portuária, a relação cidade-porto se fortificou diante das necessidades simultâneas e emergenciais para o avanço econômico de ambas as partes.<sup>239</sup>

Entretanto, Itapemirim compõe-se de peculiaridades específicas acerca de sua formação urbana, uma vez que o porto de Itapemirim não ficava localizado na vila do Itapemirim, mas, sim, na localidade denominada Barra do Itapemirim, a cerca de três quilômetros de distância entre elas. A fundação da vila de Itapemirim não se deu como a maioria das cidades portuárias, na costa brasileira, por fatores como a proteção dos colonos em relação aos possíveis ataques indígenas e, principalmente, por conta da água. Como não se encontrou água doce no subterrâneo, os habitantes subiram o rio até o ponto onde termina a influência da água salgada.<sup>240</sup>

A localização da vila foi descrita por Saint-Hilaire em 1818, que apontou cerca de meia légua de distância entre a costa e a cidade<sup>241</sup>. Dom Pedro II corrobora essa informação ao dizer que subiu no escaler a barra do rio por meia légua<sup>242</sup> até alcançar a vila. Entretanto, seguindo o curso do rio, como era muito comum via navegação fluvial, essa viagem dobrava a distância, se estendendo por mais três quilômetros, alcançando a distância de 6.627,63 metros de um ponto a outro.

<sup>237</sup> HONORATO, HONORATO, 2020, p. 4.

<sup>238</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarro. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). IN: *Dimensões*, vol. 28, Rio de Janeiro. 2012, p. 385-412. p. 389.

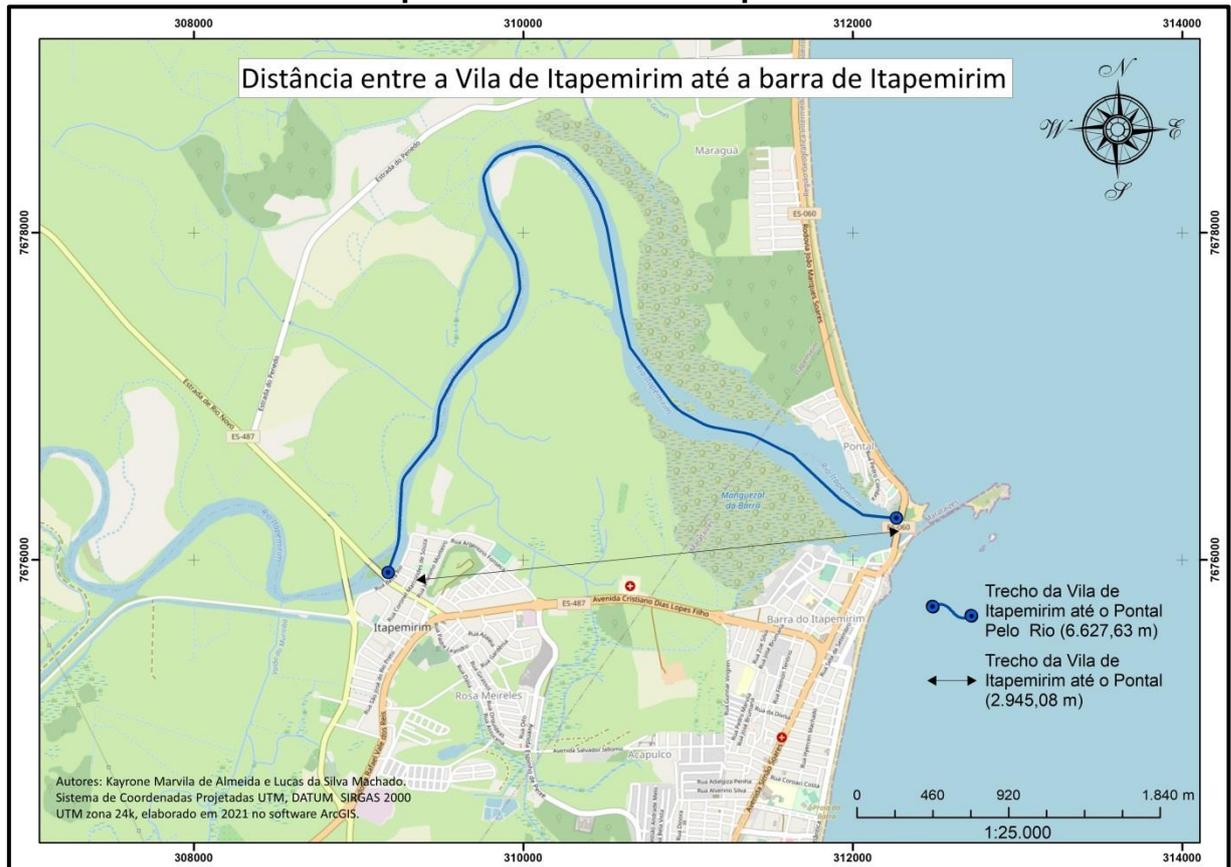
<sup>239</sup> RIBEIRO, SIQUEIRA, p. 389.

<sup>240</sup> MORENO, 2016, p. 22.

<sup>241</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 54.

<sup>242</sup> ROCHA, 2008, p. 233.

**MAPA 15: Mapa que aponta o curso do Rio Itapemirim entre a vila do Itapemirim e Barra do Itapemirim**



O mapa 15, um mapa atual, consegue nos mostrar com exatidão a distância entre a vila do Itapemirim e o porto de Itapemirim, bem como o percurso navegável pelo rio, que era muito utilizado para traslado. Isto posto, o objetivo deste capítulo é analisar as atividades inerentes ao porto de Itapemirim, suas influências na vida da vila do Itapemirim e sua relevância para a economia local como ponto de escoamento dos produtos locais e a entrada de mercadorias para o comércio, além de buscar analisar como Itapemirim se inseria em uma rede de navegação de cabotagem que envolvia outras praças comerciais, como Vitória, Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro.

### 3.1. ITAPEMIRIM, CIDADE PORTUÁRIA?

Os portos coloniais tinham uma interferência direta na vida das cidades nas quais estavam inseridos, uma vez que suas atividades impulsionavam o desenvolvimento dos núcleos urbanos que se desenvolviam em torno deles, que moldavam a organização espacial de acordo com o fluxo existente nesses locais. Entretanto, como já citado, o porto de Itapemirim não se localizava na região central da vila do Itapemirim, o que me suscitou a seguinte questão: Itapemirim era uma cidade portuária? O porto interferia diretamente na estrutura social e urbana da localidade? É em torno destas questões que vamos trabalhar neste subcapítulo.

De acordo com a Lista Nominal de 1833, existiam vinte e duas atividades econômicas em Itapemirim que dependiam diretamente da entrada de mercadorias oriundas de outras praças de comércio, uma vez que a vila não produzia todos os produtos de que necessitava. Essas atividades eram loja de fazenda, negócio de fazendas secas, secos e molhados, negócio de molhados, negócio de varejo, loja de marinho, loja de ferreiro, padaria, ferraria, comércio de adereços chineses e taberna, conforme a tabela 7.

**TABELA 7: Atividades econômicas que dependiam de produtos de outros lugares em Itapemirim em 1833**

Atividade Econômica	Quantidade	(%)
Loja de Fazenda/ Negócio de Fazendas Secas	6	26,09
Secos e Molhados/ Negócio de Molhados	5	21,7
Loja de Ofício	3	13,4
Negócio de Varejo	2	8,6
Taberna	1	4,3
Negócio volante	1	4,3
Comércio de adereços chineses	1	4,3
Ferraria	1	4,3
Padaria	1	4,3
Loja de Ferreiro	1	4,3
Loja de Marinho	1	4,3
Total de Atividades Econômicas	23	100

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

Essa quantidade de atividades econômicas elucida como a presença do porto influenciava a vida da vila do Itapemirim, destacando-se a loja de artigos chineses, pertencente a Francisco Dias Carneiro, que evoca perguntas como: Quais as origens desses produtos? Eles eram fabricados na própria vila ou tinham origem oriental? Que parte da população comprava esses produtos? Outro fato que merece destaque e corrobora a interferência do porto na vida da vila é a presença de um panda na

fazenda denominada Muqui, de posse de Joaquim Marcelino da Silva Lima, o Barão de Itapemirim.

As características das fazendas também sofriam interferências diretas pela presença do porto de Itapemirim. Por ele eram exportadas as mercadorias produzidas na região e outros produtos eram importados.<sup>243</sup> O envio dos produtos das propriedades até o porto se dava em duas frentes, tanto pelo transporte terrestre quanto pelo transporte fluvial. Como já citado, nas descrições de posse de fazendeiros da região constam 39 animais de cargas em Itapemirim, sendo 13 jumentos e 27 bestas de muares, divididos entre três proprietários. Outra possibilidade de transporte terrestre era por meio de carros de bois, uma vez que existiam 668 bois, divididos em 31 fogos, além da utilização de carroças puxadas por cavalos ou éguas, dada a soma de equinos existentes na vila, que era de 818 animais.<sup>244</sup> A tabela 9 nos possibilita visualizar esses números.

**TABELA 8: Animais de carga para o transporte terrestre**

Animais	Quantidade	Fogos
Bestas de Muares	27	3
Jumentos	13	2
Bois	668	31
Cavalos	342	101
Éguas	476	79
Total	1526	... <sup>245</sup>

Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

A tabela 8 nos ajuda a perceber que existia o transporte terrestre das mercadorias produzidas nas fazendas até o porto de Itapemirim, ou mesmo para o comércio local, atividade comum aos negociantes que transitavam por Minas Gerais, São Paulo e várias outras regiões.<sup>246</sup> Ao analisar os dados, pude observar que os donos dos jumentos e bestas de muares eram Thomazia da Silva Madella, Joaquim Marcelino da Silva Lima e Manoel da Costa Pereira, grandes proprietários do período, com engenhos em suas propriedades, o que evidencia a utilização desses meios para o escoamento de produtos, principalmente, em direção ao porto. Este fato destoa das características da vila de Vitória no mesmo período, pois, de acordo com Enaile Flauzina Carvalho, existiam apenas 3 muares de posse de seus moradores, e os proprietários optavam por enviar seus produtos por lanchas nas

<sup>243</sup> MACHADO, 2019, p. 70.

<sup>244</sup> APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, Fundo: Governadoria, Livro 54.

<sup>245</sup> O total de fogos na tabela 8 é subjetivo, uma vez que o mesmo proprietário poderia ter todos esses animais, e alguns possuírem apenas um exposto na tabela.

<sup>246</sup> CARVALHO, 2016, p. 57.

vias fluviais, uma vez que a canoa era menos onerosa que uma besta e carregava de 10 a 11 vezes mais a carga comportada por esses animais.

Uma canoa conduz a carga de 10 a 11 bestas e custa 16\$000 a 18\$000, não fazendo diariamente despesa alguma, uma besta custando 40\$000 a 50\$000, faz a despesa diária de milho, ferragem, aparelhos etc., acrescentando que uma canoa dura muitos anos, e as bestas morrem e adoecem com muita facilidade nas grandes e dificultosas viagens principalmente no tempo das águas.<sup>247</sup>

Itapemirim, por sua vez, mantinha as duas formas de condução de sua produção até o porto, tanto a terrestre quanto a fluvial, já que os rios consistiam nos principais caminhos<sup>248</sup>, tendo o transbordo das mercadorias feito por pequenas embarcações até o litoral.<sup>249</sup> Do porto de Itapemirim até a localidade de Paineiras, por exemplo, seguindo o curso do rio, existiam “os portos da Pedra, do Caxangá, do Carneiro e da Passagem, além da Areia, da Coroa da Onça, da Barra Seca e de Paineiras”<sup>250</sup>, todos esses utilizados para o escoamento de mercadorias em direção à navegação de cabotagem, conforme o mapa abaixo.

---

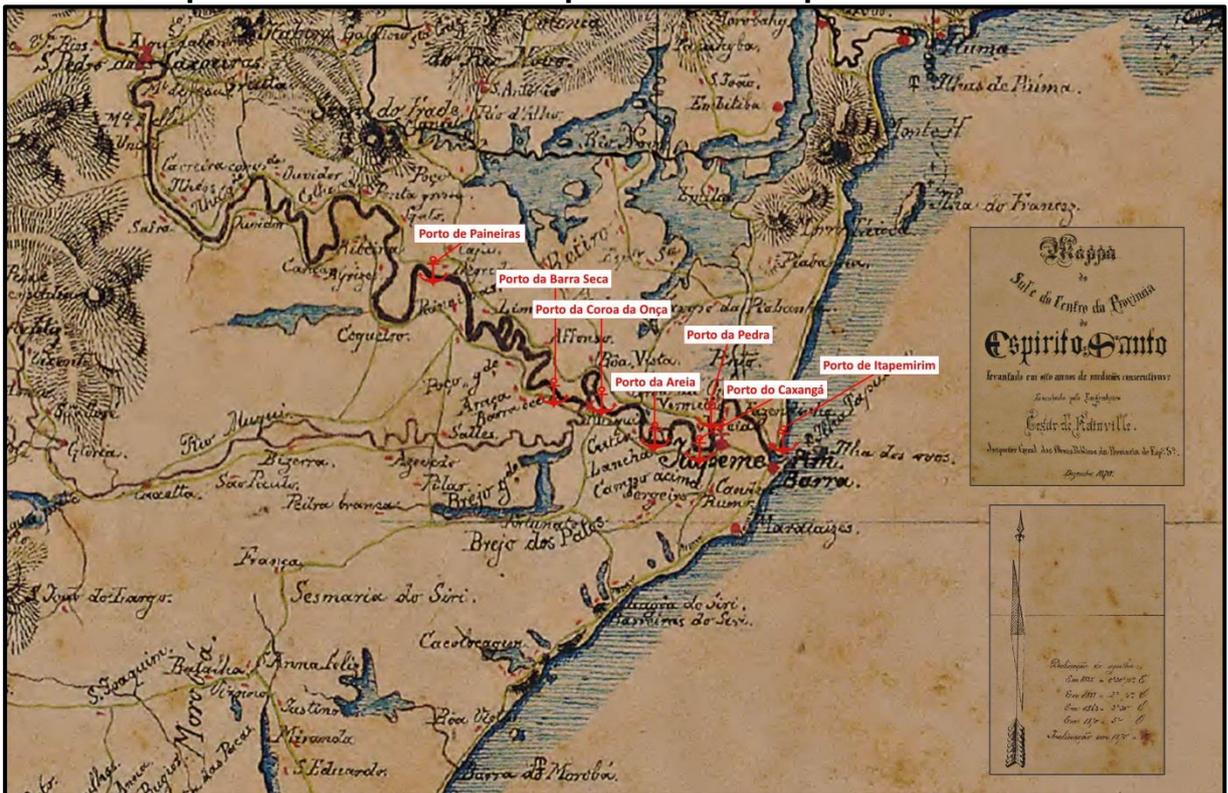
<sup>247</sup> TOVAR, Manoel Vieira da Silva de Albuquerque. Informação de Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar – sobre a navegação importantíssima do Rio Doce. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), 1839, TOMO I, p. 134-138. Disponível em: [ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html](http://ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html). Acesso em: 20 de dezembro de 2015. Apud CARVALHO, Enaile Flauzina. *REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016, p. 57.

<sup>248</sup> SILVEIRA, Patrícia Gomes. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799 – 1822*. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia (PPGG – UFRJ).2013.

<sup>249</sup> HONORATO, HONORATO, 2020, p. 4.

<sup>250</sup> MORENO, 2016, p. 86.

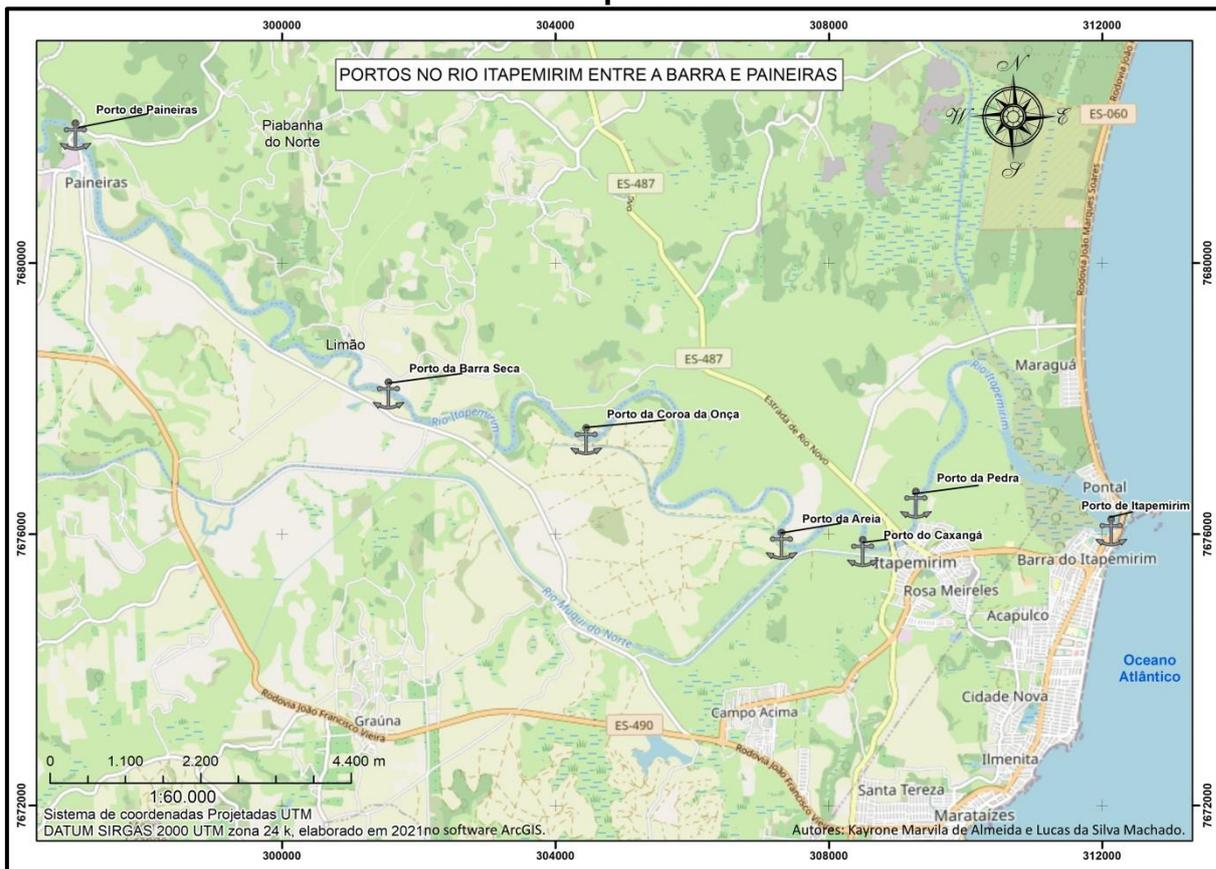
**MAPA 16: Portos no rio Itapemirim entre a barra e Paineiras, tendo como base o Mapa do sul e do centro da província do Espírito Santo de 1870**



**Fonte:** RAINVILLE, César de. Mapa do sul e do centro da província do Espírito Santo levantada em oito anos de medições consecutivas. Arquivo Nacional, 1870.

O mapa 16, já utilizado para ilustrar as fazendas às margens do rio Itapemirim, auxilia a visualização dos portos distribuídos no rio Itapemirim, de sua barra até a localidade de Paineiras. Fica evidente que muitas fazendas possuíam seus próprios portos, como é o caso de Paineiras, Barra Seca, Coroa da Onça e Areia. Os portos da Passagem e de Carneiro não foram identificados por conta da ausência de fontes. Com o intuito de ampliar a percepção sobre as posições acerca desses portos, foi elaborado um mapa atual, o que permite perceber, de maneira mais precisa, como esses portos estavam distribuídos no rio.

**MAPA 17: Portos no rio Itapemirim entre a barra e Paineiras, tendo como base um mapa atual**



Observa-se, então, a posição geográfica do porto de Paineiras, do porto de Barra Seca, do Porto da Coroa da Onça, do porto da Areia, do porto de Caxangá, do porto da Pedra e, por fim, do porto de Itapemirim. O mapa 17 materializa a imagem de como o porto de Itapemirim estava localizado de maneira extremamente crucial para o desenvolvimento da economia local, uma vez que, por vias fluviais, as cargas eram escoadas por esses portos até chegar ao porto mais próximo do litoral, propício à navegação de cabotagem.

### 3.1.1. AS EMBARCAÇÕES, PESCADORES E MARINHEIROS

Determinantes no contexto portuário são as embarcações. No período colonial, os barcos eram utilizados tanto para a navegação de cabotagem como fluvial, além da pesca. De acordo com a Lista Nominal de 1833, existiam seis embarcações em Itapemirim: uma canoa de pesca, propriedade de João Manoel da Silva; uma lancha de viagem e pesca, de Miguel Antônio Cardozo; uma embarcação sem descrição, de João Francisco Cardozo; duas sumacas de 34 volumes cada, de Manuel dos Santos Pereira; e uma outra embarcação de quarenta volumes, que não possuía

especificação.<sup>251</sup> Duas embarcações eram destinadas à pesca. Nesse período, 1833, de acordo com Ignacio Accioli de Vasconcellos em *Memoria Statistica da Província do Espírito Santo*, escrita no ano de 1828<sup>252</sup>, existia variada qualidade de pescadores na província, incluindo-se os de canoas e de lanchas.

Há diferentes qualidades de Pescadores: Pescadores de Lanxa, d'Alto entranhando-se pelo mar 30, e 50 legoas , onde se achão baxios que conhecem pelas agoas turvas, ou sonda se põe a capa, pescão á linha , escalão, e salgão o pescado, e. quando tem porção suficiente, ou lhes faltam mantimentos, ou tem ventos S.E, e S.E. que não podem aguentar, voltão a vendelo, sendo o preço do seco pela quarta parte menos que o fresco. Pescadores de Canoa d 'alto se entranhão pelo mar duas te sinco leguas, e em certos lugares marcados por objetos terrestres que por experiência conhecem, fundeão, e pescão á linha , e estando com o suficiente pescado, ou temendo o tempo voltão a vendelo.<sup>253</sup>

Ignácio Accioli, em 1828, afirma que a pescaria vinha perdendo força nos últimos anos, prejudicando este negócio,<sup>254</sup> apontando que, no Espírito Santo, não passava de duzentos o número de pescadores exercendo a profissão.<sup>255</sup> Todavia, a Lista Nominal de 1833 revela intensa movimentação comercial desse gênero. Em Itapemirim, em 1833, cinquenta e duas pessoas, distribuídas em dez fogos, são apontadas com a profissão de pescador, sendo que na Lista, majoritariamente, os membros de uma família recebiam a mesma profissão que o chefe, o pai. Um exemplo é a casa de Manoel da Silva Prado, 30 anos, em que tanto sua esposa, Isabel, 30 anos, e seus sete filhos, entre eles Joaquim, de apenas 1 ano de idade, receberam o título dessa profissão. Muitos apresentados como pescadores não deviam exercer, de fato, tal profissão, entretanto – com exceção das famílias de Alexandre Paz, 39 anos, que vendia cachaça em festas públicas; de Manoel da Costa, 40 anos, que possuía lavoura em terras foreiras; de Leandro da Silva, que possuía lavoura em terras próprias – todas as outras sete casas viviam exclusivamente da pesca.

Os proprietários das embarcações pesqueiras são descritos como lavradores. Nesse sentido, a pesca era exercida pelas pessoas com essa profissão definida. Vale

<sup>251</sup> Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

<sup>252</sup> VASCONCELLOS, 1978.

<sup>253</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 51-52.

<sup>254</sup> “a diminuição do Peixe, o emprego das Lanxas de pesca em conduções de farinha de S.Matheus para o Norte nos anos antecedentes, a nem hua proteção que tem merecido os Pescadores para o recrutamento, e Maruja; e os Piratas tem feito o atrazo d'este ramo de Comercio”. (VASCONCELLOS, 1978, p. 51).

<sup>255</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 51.

ressaltar que o número de pescadores em Itapemirim sugere que outra modalidade de pesca, além das já citadas, poderia existir nesse período, como a pesca de rede. Nesta modalidade, o pescador estende suas redes no mar ou no rio<sup>256</sup>, para assim capturar os peixes. A partilha dos lucros obtidos dependia da produtividade, cada participante ficava com um percentual, de acordo com sua participação no negócio, variando entre as formas de se pescar. Ignacio Accioli, 1828, descreve como funcionava a divisão:

O costume dos Pescadores hé cada hû pescar para si, e dar a quinta parte do peixe ao dono da Canoa, ou Lanxa, a excepção do Mestre que não paga quinto: e quando pescão com rede meitade do pescado hé para o dono d'ela, e meitade para a companha.<sup>257</sup>

A lancha utilizada para a pesca de Miguel Antônio Cardozo também era de viagem. As lanchas eram consideradas as maiores entre as de pequeno porte, sendo movidas à vela ou a remo,<sup>258</sup> utilizadas para viagens entre portos próximos, transporte de cargas e pescaria, navegando com 34 toneladas em média.<sup>259</sup>

Nas embarcações de menor porte, destaca-se a lancha, considerada a de maior porte dentre as chamadas embarcações “miúdas”, apresentando uma estrutura resistente e um casco reforçado para suportar trabalhos pesados. Seu feitio é o mesmo do bote, sendo, porém maior do que este, e sua utilização abrange o transporte de cargas, a navegação costeira (geralmente entre portos mais próximos) e também a atividade pesqueira. [...] sua tonelagem média era [...] de 34 toneladas.<sup>260</sup>

Existiam em Itapemirim duas sumacas de 34 volumes cada, que pertenciam a Manoel dos Santos Pereira, proprietário de 19 escravizados, lavouras em terras próprias, 6 éguas, 6 porcos, 12 galinhas, além de uma loja de secos e molhados na vila. As sumacas são descritas como navios à vela de 50 a 70 metros de dimensão e 12 metros de largura, contendo dois mastros que podem alcançar entre 50 a 70 metros de altura, uma gávea, não ultrapassando a carga máxima de 300 toneladas.<sup>261</sup>

SUMACA – N - (do holandês Schmake) S.f. Antigo navio a vela, muito usado na costa do Brasil, semelhante ao patacho, porém

<sup>256</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 52.

<sup>257</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 52.

<sup>258</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 67.

<sup>259</sup> CÔGO, Anna Lúcia. *História agrária do Espírito Santo no século XIX: a região de São Mateus*. Tese apresentada ao programa de Pós-Graduação em História do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em História da Economia. São Paulo. 2007. p. 124.

<sup>260</sup> CÔGO, 2007, p. 124.

<sup>261</sup> CÔGO, 2007, p. 124.

menor, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros inteiriços: o de vante, que cruza duas vergas, e o de ré que enverga vela latina.<sup>262</sup>

Anna Lúcia Côgo, em sua tese apresentada na USP em 2007, intitulada *História Agrária do Espírito Santo: a região de São Mateus*, explica que as sumacas existentes no Espírito Santo suportavam em média 67 toneladas e eram embarcações ligeiras e comerciais de apenas uma gávea<sup>263</sup>, sendo utilizadas como base para situar outras embarcações<sup>264</sup>, como a de Jose Manoel Alvares, que não possuía especificação quanto a seu perfil, mas, pela quantidade de volumes, poderia ser semelhante em relação à tonelagem, espessura, diâmetro, altura.

**FIGURA 3: Ilustração de uma sumaca do século XIX**



Fonte: Sumaca. disponível em <https://www.brasilmergulho.com/tipos-de-navios-e-caracteristicas/> . Acesso em 27 de mar. 2020.

A navegação se apresenta como mais uma atividade econômica presente em Itapemirim, uma vez que os navios eram utilizados como apoio para a movimentação comercial<sup>265</sup>, não só para transporte de mercadorias, como também para a construção, compra e revenda de produtos e movimentação do comércio local, navegados por tripulação composta por marinheiros e mestres durante as viagens.

<sup>262</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 68.

<sup>263</sup> CÔGO, 2007, p. 122.

<sup>264</sup> CÔGO, 2007, p. 122.

<sup>265</sup> CÔGO, 2007, p. 121.

A Lista Nominal de 1833 revela que existiam 31 marinheiros em Itapemirim, sendo quatro escravizados, três ligados diretamente com outros marinheiros e apenas um era de propriedade de um dono de embarcação, Domingos, 30 anos, que pertencia a Manoel dos Santos Pereira, dono das duas sumacas. Existiam na vila dois mestres de embarcações, o pernambucano Antônio Rodrigues, 40 anos, e o português João Fernandes, 36 anos. A ausência de fontes impede o aprofundamento sobre quais eram as embarcações em que esses homens trabalhavam.

Não existiam estaleiros em Itapemirim nesse período. Ignacio Accioli, 1828, aponta que essa realidade se estendia para toda a província capixaba. Todavia, Accioli explica como eram produzidas as embarcações no Espírito Santo, quando informa que

Não há na Provincia Estaleiro algu; serve para este fim qualquer lugar em qualquer porto, onde levantão hu telheiro, ou palheiro debaixo do qual constroem té Sumacas, mas hé raridade, e o mais trevial hé construir Lanchas de doze a dezeseis toneladas, e não se pode dizer que se faz hua por ano, não obstante haver abundancia de madeiras, hã Mestre de Carpinteiro da Ribeira, e dez officiaes , e sete Calafattes só na Capital.<sup>266</sup>

A ausência de estaleiros fazia com que se levantassem barracões, palheiros ou telheiros, para neles construírem-se sumacas e lanchas. Para a construção das embarcações era necessária uma série de profissionais, como os carpinteiros e calafates, profissões estas exercidas em Itapemirim, sendo 59 carpinteiros e uma família de calafates, apontando para a possibilidade da composição desses navios na própria localidade.

A navegação de Itapemirim, além do transporte da produção local, como do açúcar, para outras praças comerciais favorecia o comércio interno da vila. Saint-Hilaire, 1818, descreve que as pirogas<sup>267</sup> que levavam cebolas para Vitória retornavam com produtos de olarias<sup>268</sup>, dinâmica que ocorria sobre outros negócios. Um forte indício dessa movimentação é o Senhor Manoel dos Santos Pereira, proprietário das sumacas, que, além de ter posse de 19 escravizados, era dono de uma venda de secos e molhados. Os produtos vendidos em sua loja, assim como de outros negócios na vila, chegavam por meio de viagens de cabotagem, o que lhe favorecia

<sup>266</sup> VASCONCELLOS, 1978, p. 47.

<sup>267</sup> Embarcação indígena, cavada a fogo em tronco de árvore, também conhecida como canoa.

<sup>268</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 54.

de maneira social e econômica, uma vez que lhe permitia ter posses que a maioria da população do local não tinha, como uma casa de telha.

O caso de Manoel dos Santos Pereira possibilita compreender a posição social em que os donos de embarcações estavam na sociedade de Itapemirim, nas primeiras décadas do século XIX. Tanto Manoel como José Manoel Alves, proprietários de embarcações com características para a cabotagem, mantinham em suas posses casas de telha, propriedade esta que correspondia a apenas 15,5% dos fogos da vila, fato que, como citado, só era possível a uma pequena parcela da sociedade local, isto é, às camadas mais altas, aos que praticavam comércio em outras praças. Já os outros possuintes de barcos, os que tinham suas atividades associadas à pesca, como João Francisco Cardoso, João Alves da Silva, Antônio José Nunes e Miguel Antônio José, moravam em casas de palha, característica das camadas mais baixas dessa sociedade, representando 78,5% das moradias da vila.

A navegação fluvial era feita por barcos regulares, lanchas, saveiros e canoas empregadas na pesca.<sup>269</sup> Itapemirim possuía algumas dessas embarcações empregadas nesse segmento. Este fato corrobora a afirmação de Saint-Hilaire, ao narrar que canoas sobem até oito léguas o rio e espera a maré encher para fazer o caminho regresso com a produção.<sup>270</sup> Adilson Silva Santos<sup>271</sup> afirma que o rio Itapemirim era a via natural de escoamento de produtos e passageiros durante todo século XIX, mostrando a relevância desse segmento para o porto de Itapemirim.

No período colonial, o transporte aquaviário (fluvial/marítimo) era fundamental para articular os lugares na escala regional e internacional. A navegação fluvial foi muito expressiva neste período, tornando-se a principal via escolhida para a circulação de pessoas e mercadorias, já que os caminhos terrestres eram incipientes e em geral estavam em péssimo estado de conservação e segurança. Para Prado Junior (1978), a cabotagem constituía a espinha dorsal do sistema de transportes da colônia. Nas palavras de Braudel (1990): “Por estes caminhos e canais, barcos, barcaças impelidos à vara dirigem-se continuamente para a grande cidade. Mas por toda a parte se utiliza qualquer pequeno curso d'água”.<sup>272</sup>

Diante desses fatos, fica evidente que, mesmo não estando localizada junto ao porto, a vila de Itapemirim tinha relação direta com ele, uma vez que, graças a sua atividade econômica, ela ia se moldando conforme o porto ia progredindo,

---

<sup>269</sup> MARQUES, 2003, p. 88.

<sup>270</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 50.

<sup>271</sup> SANTOS, 2012, p. 32.

<sup>272</sup> SILVEIRA, 2013, p. 58-59.

ressaltando-se a quantidade de comércio existente na vila nesse período que não dependiam da produção local. Outra característica que corrobora essa constatação é a forma como a vila tinha meios de praticar o transporte de seus produtos para serem exportados, tanto por via terrestre, por meio de jumentos, bestas de muares, carros de boi e carroças, como por via fluvial, com canoas e lanchas, visto que este atributo existente em Itapemirim estava diretamente ligado à organização comercial do século XIX, que tinha como principal meio para esse mecanismo a cabotagem.

### 3.2. UM PORTO EM UMA REDE MARÍTIMA

A vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, criou no Rio de Janeiro toda uma característica urbana<sup>273</sup>, até então, nunca vista em solo brasileiro. A cidade intensificou sua centralização sobre a economia do centro-sul nacional, o que gerou uma demanda para que locais próximos a ela ampliassem sua integração em uma rede de abastecimento, e o Espírito Santo, como uma província costeira, participava dessa integração regional.<sup>274</sup>

A vinda da Corte, a instalação do aparelho de Estado no Rio de Janeiro, a intensa emigração de reinóis e estrangeiros para esta cidade concorreram, é certo, para o desenvolvimento urbano da capital e sua definição como centro polarizador das atividades econômicas e políticas da região Centro-Sul do Brasil. Em função da economia carioca, foi posto em movimento todo um processo de integração regional do Centro-Sul ao Rio de Janeiro, formalizado na criação de novos núcleos de produção nesta região e na implantação de um sistema de transportes feito por vias terrestres, marítimas e fluviais que ligaram tanto as províncias costeiras como as interiores à capital.<sup>275</sup>

Essa característica fez com que surgisse uma rede mercantil que entrelaçava o comércio do Rio de Janeiro com o do Espírito Santo, uma vez que garantia o escoamento dos gêneros desta província.<sup>276</sup> Essas redes têm seu início durante o período colonial, fortificando-se com a vinda da Corte para o Brasil, tendo em vista que a unidade do reino luso-brasileiro provavelmente alimentava a expectativa desses negociantes de ampliar suas redes mercantis<sup>277</sup>, gerando a esperança de comércio em diversas praças do império. Entretanto, quando se percebeu que a

---

<sup>273</sup> GOULARTE, 2015. p. 28.

<sup>274</sup> GOULARTE, 2015. p. 28.

<sup>275</sup> GORENSTEIN, Riva. Comércio e política. In: GORENSTEIN, Riva; MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca. 1993. p. 220. Apud: GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. (TESE). Niterói: UFF, 2015, p. 28.

<sup>276</sup> GOULARTE, 2015, p. 28.

<sup>277</sup> GOULARTE, 2015, p. 70.

independência do Brasil era favorável aos seus interesses, esse grupo logo passa a apoiar uma nova concepção de organização política nacional, pois lhes garantiria maior inserção em outras geoeconomias, como desejavam<sup>278</sup>. Goularte afirma que esses homens de negócios interferiam diretamente na vida e nas decisões políticas tomadas em suas localidades, bem como a província capixaba, já que, com o passar dos anos, foram ganhando projeção.

Essa projeção deu grande representatividade aos negociantes nas esferas de decisão institucional daquela província.[...] Assim, o projeto político delineado para a província do Espírito Santo nas primeiras décadas do oitocentos decorria dos interesses dos assinantes e dos negociantes. Percebem-se interesses comuns nas ações políticas da junta do governo provisório e das Câmaras de vila.<sup>279</sup>

Itapemirim se inseria nesse contexto, por estar localizada próxima ao litoral e por ter comerciantes pertencentes a essa rede mercantil. Goularte, ao abordar assinaturas da Junta do Governo Provisório, documento que pedia a aclamação da Independência<sup>280</sup>, no ano de 1822, aponta a presença de pelo menos sete moradores de Itapemirim que assinaram esse auto. Seriam eles: Joaquim dos Santos Braga, Manoel Ribeiro da Silva, Joaquim Marcelino da Silva Lima, Hipólito Joaquim Malheiros, José Francisco de Oliveira e Bonifácio José Ribeiro.<sup>281</sup> O nome Joaquim dos Santos Braga se repete duas vezes, não podendo identificar se eram homônimos ou não.

Dos comerciantes apresentados na Junta do Governo Provisório por Goularte, três também se encontram na Lista Nominal de 1833. Entre eles, Joaquim dos Santos Braga, apresentado na junta como tabelião e negociante, cujo registro de profissão consta como professor de letras, além de apontar que é proprietário de oito escravizados, possuía uma chácara em terras foreiras, lavouras de café, pomar, cercados, vinte e oito cabras, oito vacas, quatro éguas, três cavalos, quarenta galinhas, uma situação em terras foreiras, lavouras de mandioca e uma loja de fazendas, o que lhe caracteriza de fato como um comerciante local.

<sup>278</sup> GOULARTE, 2015, p. 71.

<sup>279</sup> GOULARTE, 2015, p. 79.

<sup>280</sup> GOULARTE, 2015, p. 62.

<sup>281</sup> ARQUIVO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundo Governadoria Série 751 livros. Livro 26 Termos de Fiança. Vitória; ARQUIVO NACIONAL. Fundo Polícia da Corte. Códices 421, 424 e 425. Rio de Janeiro; DAEMON, Basílio. *História, descoberta e estatística do Espírito Santo*. Vitória: Tipografia do Espírito-Santense, 1879. Apud: GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. (TESE). Niterói: UFF, 2015. p. 71, 72, 73.

O nome de Manoel Ribeiro da Silva, que não aparece na Lista Nominal, sugere proximidade com o nome de Manoel Ribeiro da Silva Junior, o que denota ser este filho do primeiro Manoel. A lista aponta que a profissão de Manoel Junior era lavrador. Ele possuía dois escravizados, casa de palha, lavouras em terras foreiras, um cavalo, duas éguas, três vacas, três cevados, quatro cabritos, três galinhas e dois perus, não apresentando nenhum comércio local. Outro negociante que se encontra na lista e na junta é Hipólito Joaquim Malheiros, que em ambos os documentos aparece com a mesma profissão, negociante; era dono de dois escravizados, uma casa de palha, uma chácara com casa de palha, cavalo, trinta carneiros e uma padaria. O último comerciante que coincide em ambos os documentos é Joaquim Marcelino da Silva Lima, o Barão de Itapemirim, já citado como maior proprietário de Itapemirim.

Dos assinantes apresentados na Junta do Governo Provisório, apenas Bonifácio José Ribeiro não era um comerciante. Ele era ligado ao clero, Cavaleiro da Ordem de São Thiago da Espada e, em 1806, foi diretor dos indígenas na vila de Nova Almeida.<sup>282</sup> A presença do Barão de Itapemirim nesse auto é um exemplo de que Itapemirim enviava suas produções para outras praças, como Rio de Janeiro e Vitória. Outra informação muito importante que resulta do cruzamento da Lista Nominal com a Junta é o entendimento de que comerciantes locais, como Hipólito e Joaquim, donos de uma padaria e loja de fazendas, respectivamente, mantinham contatos e se integravam em uma rede mercantil, mostrando que o comércio marítimo de cabotagem interferia diretamente nos negócios da vila, movimentando, de fato, a economia local.

---

<sup>282</sup> GOULARTE, 2015. p. 130.

### 3.2.1. UM PORTO E SEUS PROJETOS DE APERFEIÇOAMENTO

Sendo o porto uma extensão das atividades desenvolvidas em terra, ou, por outro lado, sendo a cidade em si uma cidade portuária, temos então um sítio em que as funções urbanas têm o porto como peça central, fazendo com que o funcionamento da cidade e seus setores adjacentes se articulassem com as atividades portuárias, formando o que Roberto Lobato Corrêa define como uma rede dendrítica.<sup>283</sup>

A navegação em Itapemirim, para fins de escoamento de sua produção, passa a atrair o desejo de melhoramento e melhor organização de seu porto, investimento para interesses locais, uma vez que, desde a década de 1810, Itapemirim já enviava sua produção para outros locais, sem grandes adaptações na sua infraestrutura marítima. Com a expansão das atividades econômicas e o crescimento do núcleo urbano ao longo do século XIX, estruturar o cais era fundamental para florescimento econômico da região.

Como já abordado, durante o período colonial, os portos por todo o território nacional não comportavam os vapores e os grandes veleiros, devido à baixa profundidade existente nesses locais, bem como as pontes e pequenos cais existentes.<sup>284</sup> Itapemirim não fugia a essa regra, tendo sua situação agravada porque no porto não existia sequer um armazém apropriado, onde fosse possível pesar as mercadorias e guardar os produtos que deveriam ser exportados, ou uma alfândega. O presidente da província do Espírito Santo, José Joaquim Machado, em sua fala na Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de abril de 1841, aponta que:

O Administrador da Mesa de Rendas da Villa de Itapemirim tem-me representado, que experimentando-se alli não pequeno prejuízo nas mesmas Rendas por causa da maneira por que até agora se tem feito exportar os gêneros de producção do Paiz, tem fundamento para pensar que se obviará esse prejuízo levantando-se em lugar adequado huma pequena casa (cuja despesa calcula em 300\$rs.) onde se possão recolher os gêneros que tem de embarcar por exportação havendo meios para serem pesados; e como me pareça esta medida vantajosa, e mesmo indispensável; a apresento ao vosso conhecimento para deliberardes como vos aprouver; ajuntando aqui a referida representação para que mais bem conhecaes as razões, em que se basea aquelle Administrador para semelhante exigência.<sup>285</sup>

---

<sup>283</sup> CORRÊA, 2016.

<sup>284</sup> HONORATO, FONSECA, 2015, p. 146, 147.

<sup>285</sup> HONORATO, FONSECA, 2015, p. 146, 147.

O reclamado pela Mesa de Rendas da Vila de Itapemirim é a construção de um trapiche. Trapiche era um grande armazém capaz de conjugar estruturas que permitissem o embarque e desembarque de mercadorias<sup>286</sup>. Além disso, seria necessário integrar o transporte de passageiros, entrada de tropas de tropeiros e carroceiros e casas comissárias à estrutura portuária. Fator fundamental para esse estabelecimento era sua saída para o mar, rio ou canal, bem acessível para embarcações que ali atracavam.

Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou a pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias, [...] A principal razão de ser do trapiche era a circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem, não sendo a armazenagem a atividade mais importante.<sup>287</sup>

Em termos de operação portuária, os trapiches só poderiam funcionar com aforamento concedido pela Câmara Municipal, sem critérios estabelecidos previamente.<sup>288</sup> E era exatamente este fato que a Câmara de Itapemirim buscava nesse contexto. No ano de 1849, o vice-presidente da província, doutor Antônio Pereira Pinto, em seu relatório entregue ao presidente da mesma província, o Comendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim, relata que “no município de Itapemirim, quer o café, quer o assucar são directaraente exportados para o Rio, pelos productores, e por isso n'essa parte da província se encontrão já magníficas fazendás, como occularmente observei”.<sup>289</sup> Prossegue em páginas adiante afirmando a necessidade de se melhorar a barra do Itapemirim, algo que parecia bem possível.<sup>290</sup>

Nesse sentido, a vila passa a ampliar suas arrecadações, de modo que a necessidade de melhoramento de seu porto era evidente e necessária. No porto de Itapemirim não existia um armazém estruturado para receber as mercadorias, tanto vindas da cabotagem, como oriundas da produção local, que eram escoadas pelo rio Itapemirim. Este fato gerava transtornos, pois prejudicava os negócios locais, ao

<sup>286</sup> HONORATO, FONSECA, 2015, p. 146, 147.

<sup>287</sup> HONORATO, FONSECA, 2015. p. 146, 147.

<sup>288</sup> HONORATO, FONSECA, 2015. p. 146, 147.

<sup>289</sup> Relatório do com que o Exm. Sr. Dr. Antônio Pereira Pinto entregou a presidência da província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Comendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim. 1849 p. 10.

<sup>290</sup> Relatório do com que o Exm. Sr. Dr. Antônio Pereira Pinto entregou a presidência da província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Comendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim. 1849 p. 36.

ponto de a mesa de rendas dessa vila insistir na prioridade de edificar tal construção. Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, em seu relatório como presidente da província do Espírito Santo em 1848, mostra a necessidade da construção de um trapiche no porto, o que se justificava pela sua arrecadação. Ferraz relata:

O administrador da mesa de rendas de Itapemirim insiste na necessidade de edificar-se no porto d'essa villa um armazém apropriado, onde se recolhão certos generos afim de serem mais exacta e commodamente conferidos Esta providencia parece-me importante, e de ha muito que é reclamada.

[...]Entre os arrecadados pela mesa de rendas de Itapemirim e agencias que d'ella dependem, avultarão a quota sobre o assucar e café, seguindo-se os de miunças, e a taxa da aguardente e licores fortes, sendo as outras rendas de pequena importância.<sup>291</sup>

Tal anseio passa a ganhar forma quando, no ano de 1857, Joaquim Marcelino da Silva Lima, o Barão de Itapemirim, solicitou à Câmara Municipal, no dia 10 de fevereiro, autorização para a construção de um trapiche no porto, uma vez que ele era um grande comerciante do local, e como o funcionamento desse estabelecimento dependia da aprovação dos vereadores locais, a Câmara prontamente atendeu ao seu pedido.

Visando explorar esse valioso filão, o Barão de Itapemirim solicitou a Câmara Municipal, em 10 de fevereiro de 1857, permissão para edificar o trapiche na Barra, que foi prontamente deferido pelos vereadores e para ocupação em forma de sesmaria, da ilha de Taputera.<sup>292</sup>

Assim, as informações apresentadas neste tópico e nos anteriores deixam evidente que em Itapemirim existia um comércio que extrapolava seus limites políticos e geográficos, uma vez que se via a necessidade de aprimoramento de seu porto, com inúmeras menções em relatórios e mensagens do governo provincial do Espírito Santo, assim como a quantidade de embarcações existentes na vila e um comércio local significativo, tendo membros participando de redes mercantis que se integravam ao contexto nacional. Todas essas informações sugerem que Itapemirim estava inserida em uma rede de cabotagem, fato este que vou abordar no próximo tópico.

---

<sup>291</sup> Relatório da Província do Espírito Santo o Doutor Luiz Pedreira do Coutto Ferraz na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1º de março de 1848. p. 32.

<sup>292</sup> MORENO, 2016, p. 86.

### 3.3. A CABOTAGEM E O PORTO DE ITAPEMIRIM.

Desde o século XVIII algumas rotas de navegação comercial do Brasil passavam pelo Espírito Santo. Nos anos de 1724 a 1730, quarenta viagens iniciadas no Rio de Janeiro tinham por destino as terras capixabas.<sup>293</sup> A organização territorial do Brasil, durante os primeiros séculos de colonização, era baseada na maritimidade<sup>294</sup>, uma vez que os interesses econômicos que guiavam os colonizadores estavam fundados no litoral, devido às características geográficas dos tipos de barreiras que dificultavam a criação de caminhos por terra<sup>295</sup>. Patrícia Gomes da Silveira afirma que:

O próprio padrão de ocupação português, caracterizado como filiforme (linear) e talassocrático (controle dos mares), corrobora para explicar a lógica que guiou o desenvolvimento da rede de transportes e da política de fundação das vilas e cidades pelo Brasil.<sup>296</sup>

Nessa perspectiva, os portos se tornaram um lugar de amplos contatos, onde se misturavam navios e armazéns, pessoas e animais de cargas, sendo, pois, as primeiras estruturas de engenharia do Brasil colonial.<sup>297</sup> Todavia, a criação de uma rede de transporte marítima não envolvia apenas aspectos físicos e geográficos, valendo ressaltar que a organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer a sua própria história<sup>298</sup>, refletindo as escolhas e ações das sociedades que formaram essas redes.

Não podemos tomar o desenvolvimento da rede de transportes somente pelas condições físicas. Um sistema de circulação é um sistema criado, fruto de interesses e estratégias dos atores que o produzem e reproduzem, logo, compará-lo a um organismo vivo é naturalizar algo que evolui no espaço tempo. O desenho desta rede era também uma resposta às injunções históricas e econômicas.<sup>299</sup>

A navegação de cabotagem era um sistema fundamental de transporte brasileiro, pois é realizada entre portos, ou pontos, ou entre os cabos<sup>300</sup>, entradas de rios, barras, tendo-se terra sempre à vista, utilizando a via marítima para o deslocamento das embarcações. Era o sistema responsável por levar as mercadorias dos portos localizados em vilas litorâneas ou próximas, como Itapemirim, São Mateus e Santa

<sup>293</sup> SILVEIRA, 2013, p. 77.

<sup>294</sup> SILVEIRA, 2013, p. 57.

<sup>295</sup> SILVEIRA, 2013, p. 58.

<sup>296</sup> SILVEIRA, 2013, p. 58.

<sup>297</sup> SILVEIRA, 2013, p. 57.

<sup>298</sup> CORRÊA, 2000, p. 28.

<sup>299</sup> SILVEIRA, 2013, p. 58.

<sup>300</sup> Ponta de terra que entra mar adentro.

Cruz, na Capitania do Espírito Santo, para os portos de exportação ou redistribuição para outras rotas de cabotagem, como a do Rio de Janeiro, além de proporcionar o abastecimento dessas localidades com mercadorias que movimentavam a economia local.

Patrícia Gomes da Silveira aponta para a importância da navegação fluvial dentro desse contexto, tendo em vista que os rios eram os principais caminhos para pessoas e transporte de cargas até o litoral, pois os caminhos terrestres não apresentavam boas condições de trânsito e dependiam das condições climáticas. Itapemirim se enquadra nessas características, uma vez que tem o rio como fator fundamental de sua economia, por escoar a produção das fazendas que se localizavam a sua margem para o porto, bem como era a porta de entrada para as mercadorias oriundas de outras praças de comércio.

Ao falarmos em região sul, nos remetemos a algo que naquele momento nada mais era senão uma zona economicamente ativa na parte meridional do Espírito Santo, caracterizada por atividades econômicas relacionadas a específicos polos econômicos e terminais de escoamento, [...], o Porto de Itapemirim e sua vinculação ao Rio de Janeiro. Outra característica também relevante, que fortalece a sua identificação como região, é a independência econômica em relação às demais regiões, inclusive a capital.<sup>301</sup>

Mediante dados apresentadas nos trabalhos de Enaile Flauzina Carvalho em sua dissertação de 2008, de título *Política e Economia Mercantil nas Terras do Espírito Santo (1790 a 1821)* e em sua tese de doutoramento concluída em 2016, intitulada *Rede de Interesses: Produção, Abastecimento, Cabotagem e Estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*; de Patrícia Gomes da Silveira, trabalho realizado no ano de 2013, de título *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799 – 1822*; e a tese de Rodrigo da Silva Goularte, em 2015, de título *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da américa portuguesa (1815 – 1825)*, observam-se dados fundamentais para compreender a navegação de cabotagem que acontecia no Brasil durante as primeiras décadas do século XIX, bem como a inserção de Itapemirim nessa dinâmica econômica. As fontes utilizadas pelos referidos autores são variadas. Por exemplo, Enaile Flauzina Carvalho, em sua dissertação e tese, utiliza inventários *post mortem* depositados na 1ª Vara de Órfãos de Vitória, assim como Cartas Régias, Ofícios, Memórias ou Relatórios Governamentais, Termos de Fiança

---

<sup>301</sup> QUINTÃO, 2011, p. 104.

de Embarcações, Passaportes de Embarcações<sup>302</sup>, revelando uma série de informações riquíssimas sobre embarcações que partiram de Vitória em direção ao porto de Itapemirim nas primeiras décadas do século XIX.

Patrícia Gomes da Silveira, para compreender os fatores e os processos envolvidos na formação das redes de abastecimento de gêneros alimentícios no período colonial<sup>303</sup> no Rio de Janeiro, utiliza Códices de Embarcações disponibilizados no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A fonte primária consultada consiste nos Códices de Embarcações, disponibilizada pelo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Seu corpo documental registrou o comércio de cabotagem entre 1795 a 1831, originando dez códices.

O registro das embarcações que aportavam no Rio de Janeiro ocorria da seguinte forma: os capitães das embarcações eram convocados para um período de até 48 horas após sua chegada ao porto, comparecer ao escrivão da cidade e relatar [...] informações sobre sua viagem.<sup>304</sup>

As informações que os capitães deveriam passar para o escrivão consistia em data de chegada da embarcação, duração da viagem, nome da embarcação, nome e função do informante, tipo de embarcação, origem, tipos de cargas transportadas, quantidades de cargas, consignatário. Assim, essas fontes nos revelam dados relevantes sobre a navegação de cabotagem entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, em que podemos perceber a presença do porto de Itapemirim.

Rodrigo da Silva Goularte, em busca de estabelecer como as redes mercantis do Espírito Santo tiveram interferência nas decisões políticas de adesão ao trono brasileiro de D. Pedro nas primeiras décadas dos oitocentos, utiliza Termos de Fianças, um documento que informa as saídas das embarcações do Espírito Santo, além de correspondências trocadas pela regência e posteriormente ao período Imperial de D. Pedro.<sup>305</sup>

Os dados apresentados por Patrícia Gomes da Silveira não são tão detalhados, uma vez que a autora engloba, em uma mesma estatística, navegações que partiram dos portos de Guarapari, Benevente e Itapemirim com destino ao Rio de Janeiro e

<sup>302</sup> CARVALHO, Enaile Flauzina. *REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016.

<sup>303</sup> SILVEIRA, 2013, p. 17.

<sup>304</sup> SILVEIRA, 2013, p. 51.

<sup>305</sup> GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. (TESE). Niterói: UFF, 2015.

Campos dos Goytacazes. Nesse sentido, no ano de 1816, 16 embarcações oriundas desses portos atracaram na Capital do Império, enquanto 31 embarcações tiveram como destino o porto campista.<sup>306</sup> Mesmo com números, de certa maneira, pouco expressivos, essas informações nos revelam que Itapemirim enviava diretamente suas mercadorias para o Rio de Janeiro e Campos.

Enaile Flauzina Carvalho e Rodrigo da Silva Goularte utilizam a mesma fonte para apresentar as embarcações oriundas de Vitória que partiram com destino ao Itapemirim nas primeiras décadas do século XIX<sup>307</sup>. Vale ressaltar que Enaile, além do Livro 26 do Termo de Fiança, utiliza o livro 24 do mesmo fundo. Sendo assim, Goularte utiliza o recorte temporal de 1815 a 1825, enquanto Carvalho expande essa análise por seis anos, abrangendo o período de 1815 a 1831.

Com base nos dados apresentados por ambos os autores, partiram do porto de Vitória com destino ao porto de Itapemirim, durante os anos de 1815 a 1831, 79 embarcações<sup>308</sup>. Vale destacar que muitas eram as embarcações que praticavam a cabotagem, como lanchas, sumacas, canoas, escunas, bergantim, iate, brigue, saveiro, patacho e barca. Dessas embarcações, enfatiza-se que 21 canoas<sup>309</sup>, 2 iates com capacidade de 47 toneladas de carga e 2 saveiros tinham como destino Itapemirim.<sup>310</sup>

O fato de outras embarcações não possuírem como local de destino ou partida o porto de Itapemirim não significa que não tenham atracado nele, uma vez que a

<sup>306</sup> BROWN, Larissa V. *Internal Commerce in a Colonial Economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822*. University of Virginia, P.H.D, 1986. Apud: SILVEIRA, Patrícia Gomes da. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799 – 1822*. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia (PPGG – UFRJ).2013, p. 100.

<sup>307</sup> APEES, Fundo Governadoria, Livro 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes. Apud: CARVALHO, Enaile Flauzina. *REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016.

<sup>308</sup> APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes. APEES, Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1827-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações. Apud: CARVALHO, Enaile Flauzina. *REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016.

<sup>309</sup> Enaile Flauzina Carvalho aponta que 21 canoas tiveram como destino portos ou localidades pertencentes ao Espírito Santo – Campos dos Goytacazes, Guarapari, Benevente, Itapemirim, Aldeia Velha, Meaípe e Nova Almeida.

<sup>310</sup> CARVALHO, 2016, p. 169.

navegação de cabotagem era realizada entre portos do litoral brasileiro. Assim, até a nau alcançar seu destino, ela poderia atracar em diversos portos.

o abastecimento do mercado interno, a partir da navegação de cabotagem que margeava a costa brasileira, fez do Atlântico a principal via de transporte de mercadorias nacionais e importadas, num fluxo constante entre os portos, de norte a sul do Brasil.<sup>311</sup>

Com isso, o número de embarcações que atracaram em Itapemirim pode ter sido superior, tendo em vista que sua localização era uma região de passagem, onde tanto os navios que vinham dos portos localizados ao seu norte como os portos ao sul, praticando o comércio de cabotagem, poderiam atracar em seu cais. Saint – Hilaire aponta indícios dessa articulação ao abordar os produtos exportados por Itapemirim, informando que a produção era enviada para Campos dos Goytacazes, Vitória e a corte. Enquanto uma réstia era vendida no Itapemirim por oitenta réis, na capital da província alcançava preço quatro vezes maior.<sup>312</sup>

Essa hipótese ganha força ao analisarmos que os grandes proprietários de terras, de acordo com a Lista Nominal de 1833, não possuíam nenhum navio<sup>313</sup> e, como descrito por Saint-Hilaire, 1818, a maioria dos agricultores enviavam por conta própria seu açúcar aos negociantes cariocas, com o negócio já encaminhado; outros, por sua vez, confiavam sua venda aos comandantes dos barcos. Os donos das embarcações compravam algumas mercadorias dos produtores que se achavam com necessidade de dinheiro ou não produziam açúcar bruto, mascavo ou em grande quantidade<sup>314</sup>, e os revendiam nas principais praças, não se destinando apenas para um porto específico, praticando o comércio de cabotagem.

Diante das informações, pode-se dizer que os espírito-santenses dedicados à produção para o abastecimento não estavam dispostos a se aventurar no escoamento de suas produções através de tropas de burros e bestas, tão pouco, os negociantes locais se especializaram nesse tipo de viagem, preferindo, a grande maioria, o transporte costeiro. Portanto, a cabotagem [...], converteu-se no principal mecanismo de transporte da produção agrícola da região e de mercadorias para atender a demanda do comércio, no contexto em estudo.<sup>315</sup>

Nesse sentido, os dados apresentados por João Luís Fragoso, em seu livro *Homens de Grossa Aventura – acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro*

<sup>311</sup> CARVALHO, 2016, p. 157.

<sup>312</sup> ROCHA, 1971, p. 67.

<sup>313</sup> Fonte: APEES, Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833, F. Governadoria, L. 54.

<sup>314</sup> SAINT-HILAIRE, 1936, p. 54.

<sup>315</sup> CARVALHO, 2016, p. 58.

(1790-1830), publicado em 1998, revelam que nos anos de 1812, 1813, 1814, 1817 e 1822, 128 embarcações partiram do porto do Rio de Janeiro com destino ao Espírito Santo<sup>316</sup>. Fragoso não aponta os portos de destino das viagens, apenas seu destino final. Analisando os dados apresentados por Enaile Flauzina Carvalho e Rodrigo da Silva Goularte, pode-se observar que durante os anos de 1815 e 1831 saíram de Vitória com destino a portos ao sul de Itapemirim 544 embarcações. Somando os pontos de partida e destino, 675 embarcações cruzaram Itapemirim nesse período, conforme se pode observar na tabela 9 a seguir.

**TABELA 9: Quantidade de embarcações que cruzaram Itapemirim entre os anos de 1812 a 1831**

Local de Partida	Local de Destino	Quantidade	(%)
<b>Rio de Janeiro</b>	Espírito Santo	128	19,04
<b>Vitória</b>	Rio de Janeiro	319	47,4
<b>Vitória</b>	Campos dos Goytacazes	149	22,1
<b>Vitória</b>	Itapemirim	79	11,7
<b>Vitória</b>	Rio Grande de São Pedro	1	0,1
<b>Vitória</b>	Cabo Frio	6	0,8
<b>Vitória</b>	São José de Porto Alegre	2	0,2
<b>Vitória</b>	Santa Catarina	3	0,4
<b>Vitória</b>	Santos	3	0,4
<b>Vitória</b>	Rio Grande	3	0,4
<b>Vitória</b>	Parati	1	0,1
<b>Vitória</b>	Maldonado	1	0,1
<b>Vitória</b>	Buenos Aires	1	0,1
<b>Vitória</b>	Portos do Sul	1	0,1
<b>Total</b>	----	672	100

Fonte: CARVALHO, Enaile Flauzina. REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831). Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016 - FRAGOSO, J.L. Homens de Grossa Aventura- acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. - GOULARTE, Rodrigo da Silva. Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825). (TESE). Niterói: UFF, 2015.

A tabela 9 mostra que 128 embarcações rumaram do Rio de Janeiro em direção ao Espírito Santo, além de apontar que, partindo do porto de Vitória, constam os seguintes números de viagens por destino: 319 para o porto carioca, 149 para o porto de Campos dos Goytacazes, 79 para o porto de Itapemirim, 1 para o porto do Rio Grande de São Pedro, 6 para o porto de Cabo Frio, 2 para o porto de São Jose de Porto Alegre, 3 para o porto de Santa Catarina, 3 para o porto de Santos, 3 para

<sup>316</sup> FRAGOSO, João L. *Homens de Grossa Aventura- acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p. 110 -111.

o porto do Rio Grande, 1 para o porto de Parati, 1 para o porto de Maldonado, 1 para o porto de Buenos Aires e 1 para Portos do Sul.

Esses números apontam, com exceção das 79 viagens de destino a Itapemirim, que 593 embarcações cruzaram as proximidades do porto de Itapemirim, o que fortalece a hipótese de que muitos desses navios que se deslocavam em direção ao sul e ao norte da região estudada poderiam atracar em seu cais, principalmente os de destino ao Rio de Janeiro e Vitória. É importante ressaltar que não se pode precisar a quantidade de navios que pararam em Itapemirim nas primeiras décadas do século XIX, tendo em vista que a ausência de fonte não permite apontar com exatidão nem se os números eram amplos ou estritos. Entretanto, se considerarmos que no escoamento da produção interna com destino a outras praças, em muitos casos, os próprios produtores contratavam fretes em sumacas e em lanchas que realizavam a viagem com os feitos da terra e retornavam com mercadorias importadas<sup>317</sup>, essa possibilidade é amplamente possível.

Voltando à análise dos dados disponíveis sobre as décadas de 1870 e 1880, pode-se perceber a integração do porto de Itapemirim numa rede mais ampla de cabotagem. O “Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola, da Província do Espírito Santo, contendo a compilação das Leis Provinciaes de 1882 a 1884, 1885, 1886, 1887 e 1888, por Godofredo da Silveira, 2º Escriurario d’Alfandega da mesma província”<sup>318</sup>, dos anos de 1884, 1885, 1886 e 1889, informam que o tempo atracado nesse local é o essencial apenas para embarque e desembarque de mercadorias, passageiros e documentos dos correios<sup>319</sup>, o que justificaria esse porto no itinerário de algumas viagens, pois o movimento não seria oneroso: “Em Itapemirim, Piuma, Benevente, Guarápary, Santa Cruz, Rio Doce e Mucury, tanto na

---

<sup>317</sup> CARVALHO, 2016, p. 58.

<sup>318</sup> ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empresa D’a Província do Espírito Santo, 1884; ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empresa D’a Província do Espírito Santo, 1885; ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empresa D’a Província do Espírito Santo, 1886; ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empresa D’a Província do Espírito Santo, 1889. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak/707309>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2021.

<sup>319</sup> ALMANACK, 1884, p. 117.

ida como na volta se demorão o tempo preciso para carregar, descarregar, receber passageiros e mala do Correio.”<sup>320</sup>

A parada no porto de Itapemirim, de acordo com o citado Almanak, não tinha muitas adversidades, sendo uma parada sem perda de tempo, o que favorece a inserção dele em uma rota de comércio marítima. Dados referentes a companhias de navegação que existiram no Espírito Santo na segunda metade do século XIX revelam um traçado de viagem que passava por diversos portos capixabas em direção ao porto do Rio de Janeiro. A mesma rota da viagem feita na “ida” se repetia na “volta”.

Da mesma forma, foram analisados dados da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos apresentados na Assembleia Geral de Acionistas, em 7 de fevereiro de 1874<sup>321</sup>, referente ao ano anterior, e da Companhia de Navegação Espírito Santo Caravelas, presente no Relatório apresentado na Segunda Sessão da Vigésima Legislatura, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Rodrigo Augusto da Silva em 1887.<sup>322</sup> Os dados referentes à Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos, do ano de 1874, revelam duas rotas em que o porto de Itapemirim se inseria, a Linha Caravelas e a Linha de São Matheus, ambas tinham por destino final o porto do Rio de Janeiro, passando por vários portos nesse trajeto.

A linha caravelas tinha o seu trajeto iniciado em Caravelas, fazendo movimentos nos portos de Santa Clara, Mucury, Victória, Piúma e Itapemirim, seguindo até seu ponto final, o Rio de Janeiro, fazendo na volta o percurso inverso. Essa viagem transportava cargas e passageiros, tanto livres como escravizados, conforme apresenta a tabela 10.

---

<sup>320</sup> ALMANACK, 1884, p. 117.

<sup>321</sup> Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

<sup>322</sup> RELATÓRIO DO ANO DE 1886, apresentado à Assembleia Geral na 2º sessão da 20º legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Oras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, publicado em 1887. Disponível em < <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?m=28>> Acesso em 06/04/2021.

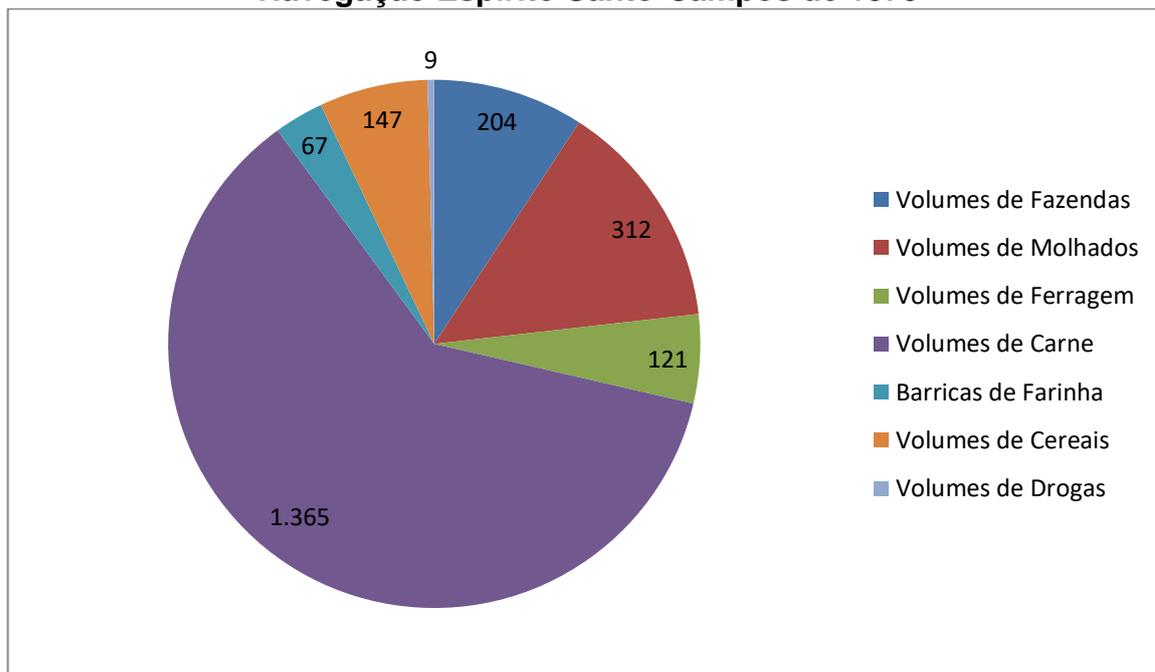
**TABELA 10: Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873**

Anexo H – Linha Caravelas											
Estatística das cargas exportadas											
Destinos	Volumes de fazenda	Volumes de molhados	Volumes de ferragens	Volumes de carne	Barricas de farinha	Volumes de cereais	Volumes de drogas	Total	Importância do frete		
Itapemirim	204	312	121	1.365	67	149	9	2.227	4:015\$620		
Piúma	34	26	93	223	68	92	4	722	1:250\$560		
Victória	631	1.169	770	2.986	790	203	66	6.568	10:011\$640		
Mucury	149	276	50	164	50	52	6	456	2:020\$100		
Santa Clara	705	451	421	77	61	12	40	1,767	3:838\$250		
Caravelas	118	191	180	319	64	56	17	893	1:714\$820		
<b>Total</b>	1.844	2.605	1.596	5.081	1.100	564	142	12.935	22:830\$990		
Estatística das cargas importadas											
Procedência	Sacos de café	Sacos de Tapioca	Cour os	Sacos de milho	Sacos de farinha	Rolos de Fumo	Sacos de feijão	Sacos de arroz	Vol. diversos	Total	Importância do frete
Caravelas	117	109	269	--	10	--	1	--	5	511	1:044\$590
Mucury	1.158	--	40	--	--	99	--	--	11	1.308	2:444\$500
Victória	2.342	--	38	332	--	--	--	--	--	2.712	2:535\$100
Piúma	1.821	9	--	244	--	--	4	--	50	2.128	2:318\$390
Itapemirim	1.086	--	--	--	--	--	--	112	--	1.198	1:703\$810
<b>Total</b>	6.524	118	347	576	10	99	5	112	66	7.857	10:046\$390
Mapa dos passageiros											
Portos	Particulares			Governo		Total	Importância das passagens				
	Ré	Proa	Escravos	Ré	Proa						
Rio de Janeiro	228	61	16	15	20	340	11:519\$300				
Movimento em Itapemirim	143	28	28	--	2	201	4:948\$400				
Idem. em Piúma	28	14	1	--	--	43	1:111\$000				
Idem. em Vitória	159	58	38	15	46	316	7:514\$100				
Idem. em Mucury	28	34	19	1	3	85	2:351\$500				
Idem. em Caravelas	12	16	3	--	--	31	1:092\$000				
	598	211	105	31	71	1.016	28:536\$300				

Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

A tabela 10 é encontrada no “anexo H” do Relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos apresentado na Assembleia Geral de Acionistas, em 7 de fevereiro de 1874, referente ao ano anterior. Ela nos apresenta vários dados sobre os portos que se inserem na sua rota, como Rio de Janeiro, Piúma, Vitória, Mucuri e Caravelas, entretanto, serão analisados apenas os dados referentes ao nosso objeto de pesquisa, Itapemirim. A esse respeito, a tabela nos informa que Itapemirim exportou, no ano de 1873, 204 volumes de fazendas, 312 volumes de molhados, 121 volumes de ferragens, 1.365 volumes de carnes, 67 barricas de farinha, 147 volumes de cereais, 9 volumes de drogas, somando um total de 2.227 mercadorias exportadas, tendo o frete alcançado a importância de 4:015\$620 réis, o segundo mais elevado, ficando apenas atrás da importância do frete do porto de Vitória, que foi de 10:011\$640.

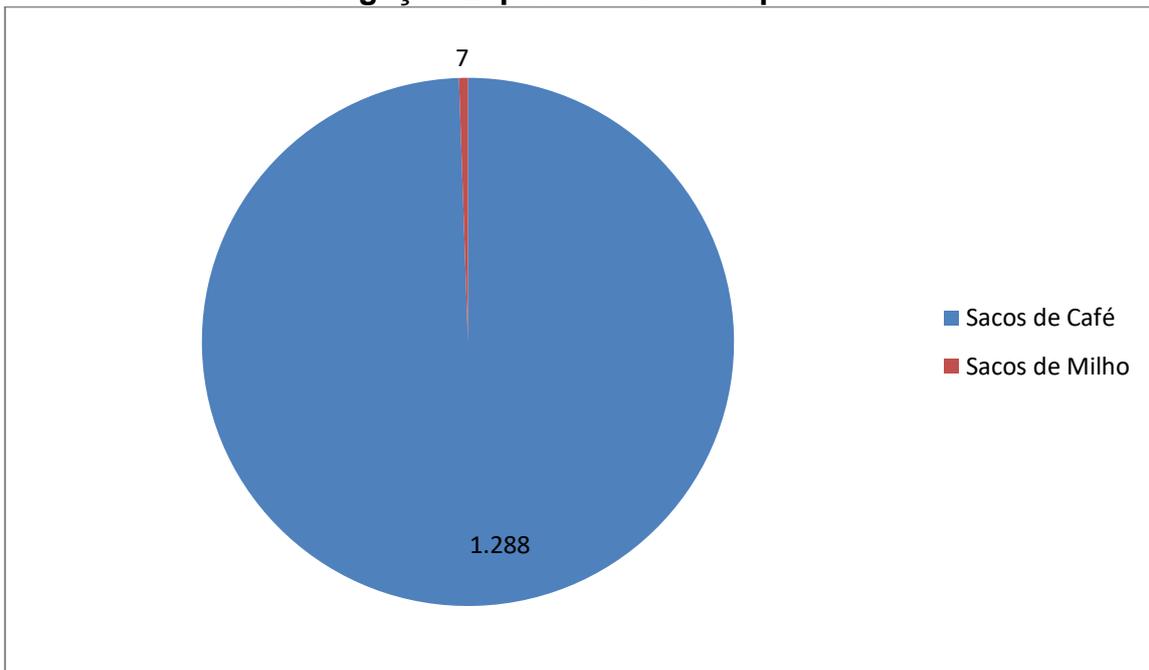
**GRÁFICO 9: Exportação de Itapemirim pela Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

Por essa linha, foram importadas para a vila 1.086 sacos de café e 112 sacos de arroz, somando um total de 1.198 importações, que obteve o valor de frete de 1:703\$810 réis, conforme o Gráfico 10.

**GRÁFICO 10: Importação de Itapemirim pela Linha Caravelas da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1873**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

Itapemirim é o terceiro itinerário que mais recebeu passageiros da linha Caravelas, ficando atrás apenas do Rio de Janeiro e Vitória. A viagem de pessoas era dividida em dois grupos, os particulares e os do governo, que faziam esse trajeto na ré, a parte de trás, ou na proa, a parte da frente da embarcação. Na proa, 30 pessoas viajaram para Itapemirim, sendo 2 do governo e 28 particulares, na ré não houve viagem de funcionários governamentais, mas 143 particulares. Além desses passageiros, a linha Caravelas, por meio das viagens particulares, levou para Itapemirim 28 escravizados, o que é um indício de comércio envolvendo homens e mulheres cativos.

Prosseguindo a análise sobre a Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos, Itapemirim também se inseria na rota de navegação da linha São Matheus. Esta que, assim como a linha Caravelas, tinha por destino final o Rio de Janeiro, entretanto, atracava em menos portos que a linha anterior. A linha se iniciava em São Mateus e fazia movimentos nos portos de Santa Cruz, Vitória e Itapemirim, carregando passageiros e exportando os produtos desses locais com destino à capital do Brasil. No retorno, a embarcação fazia a rota inversa, importando produtos para as localidades de seu itinerário.

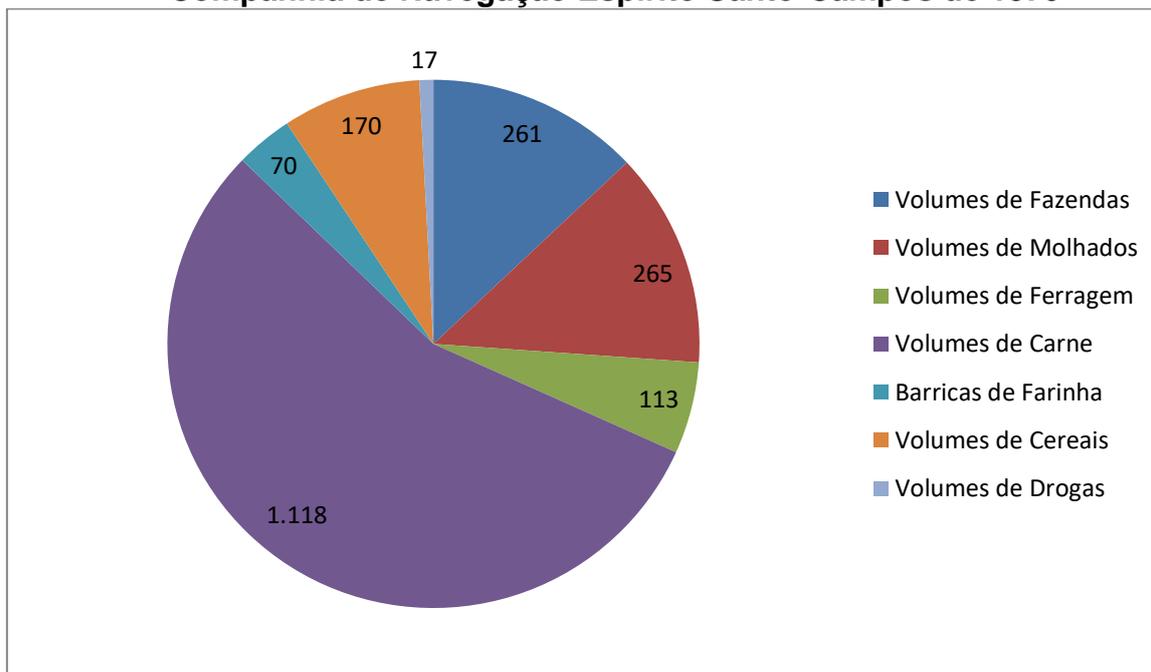
**TABELA 11: Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870**

Anexo F – Linha São Matheus												
Estatística das cargas exportadas												
Destinos	Volumes de fazenda	Volumes de molhados	Volumes de ferragens	Volumes de carne	Barricas de farinha	Volumes de cereais	Volumes de drogas	Total	Importância do frete			
Itapemirim	261	265	113	1.118	70	170	17	2.075	3.965\$720			
Victória	520	1.226	286	2.610	526	420	39	5.627	10.254\$620			
Santa Cruz	125	438	79	830	40	15	1	1.528	2.323\$640			
S. Matheus	648	1.241	397	2.890	149	58	44	5.247	8.924\$700			
<b>Total</b>	1.554	3.161	875	7.518	785	663	101	14.657	25.468\$680			
Estatística das cargas importadas												
Procedência	Sacos de café	Sacos de Tapioca	Fardos de algodão	Sacos de polvilho	Sacos de milho	Sacos de tapioca	Sacos de feijão	Couros	Sacos de açúcar	Total	Importância do frete	
S. Matheus	3.719	23.863	9	203	10	1	--	109	94	27.981	40.586\$950	
Santa Cruz	219	---	--	--	92	--	5	--	215	531	676\$800	
Victória	2.271	---	--	--	12	--	6	31	14	2.334	3.383\$500	
Itapemirim	1.288	---	--	--	7	--	--	--	--	1.295	1.783\$430	
<b>Total</b>	7.497	23.836	9	203	121	1	11	140	323	32.141	46.440\$680	
Mapa dos passageiros												
Portos	Particulares			Governo		Total	Importância das passagens					
	Ré	Proa	Escravos	Ré	Proa							
Rio de Janeiro	242	51	23	10	36	362	11.877\$700					
Movimento em Itapemirim	176	46	19	--	4	245	5.959\$800					
Idem. em Vitória	123	27	17	12	103	282	6.431\$250					
Idem. em Santa Cruz	11	5	2	--	--	18	226\$000					
Idem. em S. Matheus	83	10	24	1	28	146	4.879\$200					
<b>Total</b>	635	139	85	23	171	1.053	29.283\$950					

Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

A tabela 11 se encontra no “anexo F” do Relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos apresentado na Assembleia Geral de Acionistas, em 8 de fevereiro de 1874, e, assim como a tabela 9, nos apresenta dados sobre outros portos, porém, só serão analisados os referentes a Itapemirim. Diante desse quadro, Itapemirim exportou por meio dessa companhia, no ano de 1873, 261 volumes de fazendas, 265 volumes de molhados, 113 volumes de ferragens, 1.118 volumes de carnes, 70 barricas de farinha, 170 volumes de cereais e 17 volumes de drogas, alcançando o total de 2.075 produtos exportados, obtendo a importância de 3.965\$720 no frete, conforme o Gráfico 11.

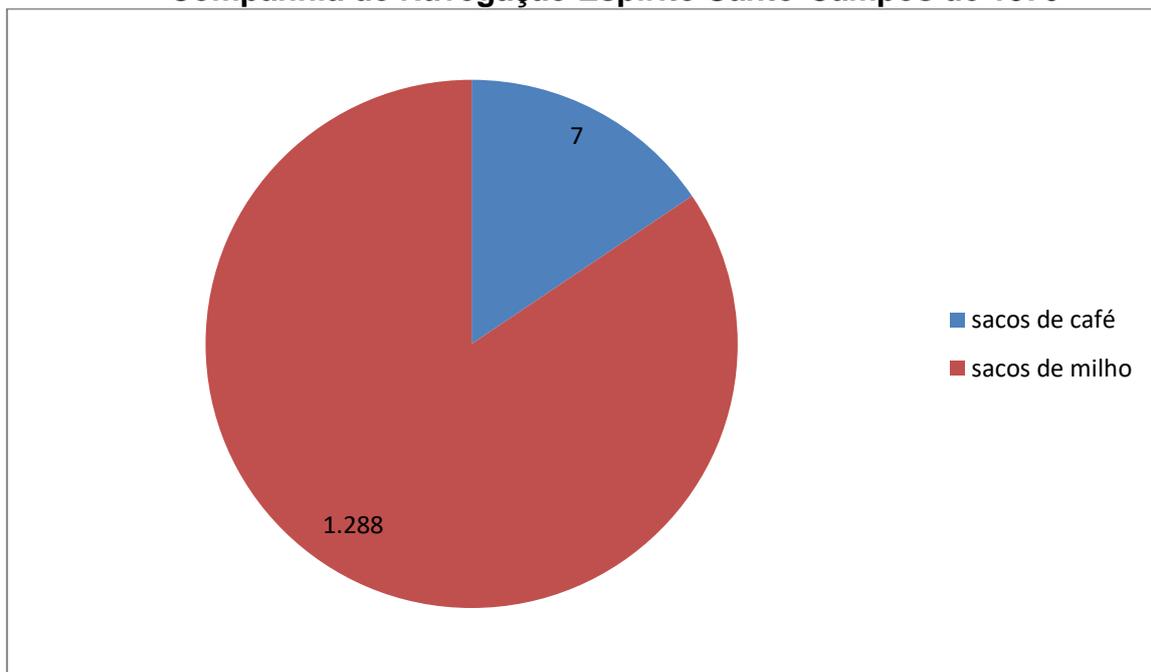
**GRÁFICO 11: Exportação de Itapemirim pela Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

Prosseguindo pela análise da Tabela 11, pode-se observar que eram importados 1.288 sacos de café e 7 sacos de milho para a vila, alcançando a importância de 1.783\$430 de frete. O Gráfico 12 auxilia na compreensão desses dados.

**GRÁFICO 12: Importação de Itapemirim pela Linha de São Matheus da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos de 1870**



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

Viajaram pela linha São Matheus, no ano de 1873, com destino a Itapemirim, 245 passageiros, divididos entre particulares, do governo e escravizados. Entre os passageiros particulares, na ré, viajaram 176 passageiros, na proa, 65 pessoas, sendo 19 escravos, além de 4 funcionários públicos, embarcaram com destino a Itapemirim.

Somando todos os passageiros, das linhas Caravelas e São Matheus, com destino a Itapemirim, tivemos, no ano de 1873, 446 pessoas com destino ao porto, mostrando que a vila de Itapemirim era frequentada por diversas pessoas, como funcionários públicos e particulares. A ausência de fontes não nos permite aprofundar quais eram os objetivos e, até mesmo, as pessoas que praticavam essas viagens, mas hipóteses sobre esses números, como comerciantes que viajavam para os negócios, estudantes oriundos da vila que estudavam em outras praças, funcionários públicos, entre outras.

Os dados apresentados no Relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos, apresentado na Assembleia Geral de Acionistas, em 8 de fevereiro de 1874, referente ao ano anterior, nos auxiliam a compreender como era a dinâmica da economia de Itapemirim, uma vez que exportava uma série de produtos, alcançando o total, se somadas as duas linhas em questão, de 4.302 entre volumes

e barricas das mercadorias produzidas na vila, gerando lucros para os que participavam desse negócio. Além dos exportados, Itapemirim importou o total de 2.493 sacos de café, arroz e milho, que provavelmente eram destinados ao comércio local.

Os números referentes à Companhia de Navegação Espírito Santo Caravelas, apresentado em 1887, na Assembleia Geral, na segunda sessão da vigésima legislatura, pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas Rodrigo Augusto da Silva, apontam para um percurso bem parecido com a da Companhia Espírito Santo-Campos, em 1874, como se fosse a junção das rotas Caravelas e São Matheus, em que, na ida, a embarcação saía do Rio de Janeiro, navegando pelo litoral e atracando nos portos de Itapemirim, Piúma, Benevente, Guarapari, Vitória, Santa Cruz, Rio Doce, São Matheus e Caravelas, fazendo o traçado inverso na volta. Os dados desse relatório não apontam quais mercadorias eram exportadas ou importadas, apenas a quantidade de volumes que cada localidade enviava e recebia. Entretanto, esse relatório nos permite observar com quais praças Itapemirim praticava negócios, conforme podemos observar na tabela seguinte.

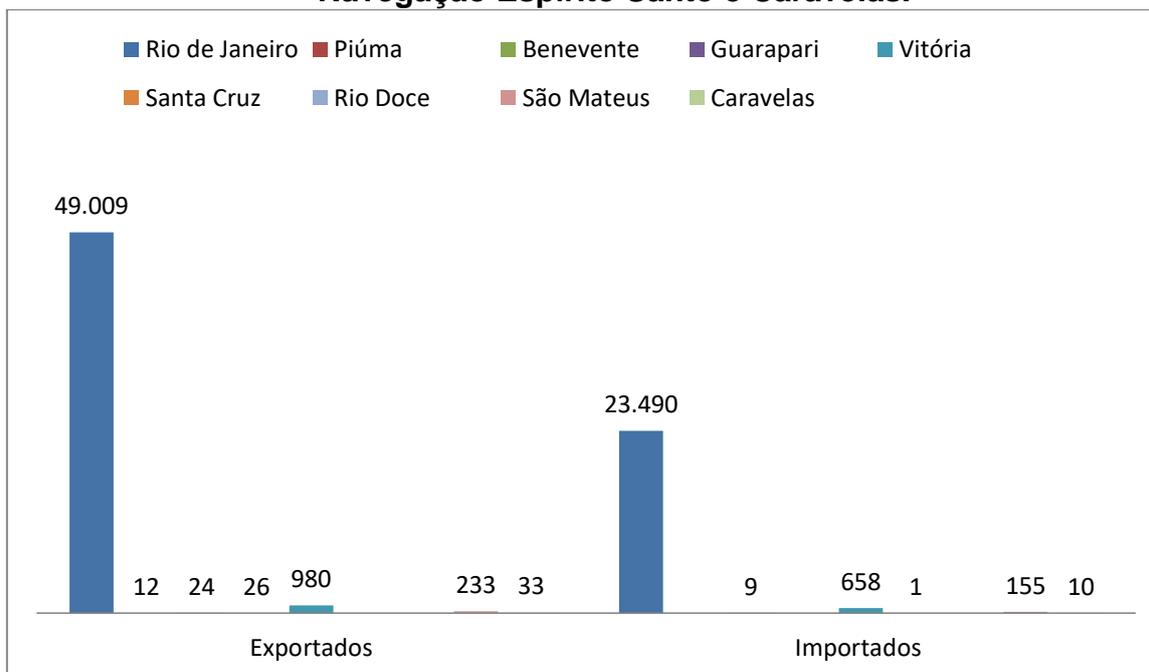
**TABELA 12: Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.**

Porto de Itapemirim				
Portos de Contado	Volumes de Cargas		Passageiros	
	Importados	Exportados	Partindo de Itapemirim	Destino Itapemirim
Rio de Janeiro	23.490	49.009	256	375
Piúma	---	12	---	---
Benevente	9	24	2	3
Guarapari	---	26	---	---
Vitória	658	980	256	148
Santa Cruz	1	---	1	---
Rio Doce	---	---	---	---
São Mateus	155	233	14	2
Caravelas	10	33	2	6
Total	25.323	50.317	531	534

Fonte: RELATÓRIO DO ANO DE 1886, apresentado à Assembleia Geral na 2ª sessão da 20ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, publicado em 1887. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?m=28>> Acesso em 06/04/2021.

A tabela 11 apresenta informações preciosas para o entendimento da navegação de cabotagem em que Itapemirim se inseria, uma vez que mostra as praças para onde exportava e importava mercadorias, além da movimentação de passageiros nessas viagens. Nesse sentido, Itapemirim não mantinha contato apenas com os portos de capitais, como Vitória, capital da província do Espírito Santo, e Rio de Janeiro, capital do Império brasileiro, mas também com outros portos ao longo do litoral. Com isso, Itapemirim importou para os portos: do Rio de Janeiro, 23.430 volumes de cargas; de Benevente, 9; de Vitória, 658; de Santa Cruz, 1; de São Mateus, 155; e de Caravelas, 10; somando um total de 25.323 volumes. Prosseguindo com a análise, o porto de Itapemirim exportou 49.009 para o Rio de Janeiro; 12 para Piúma; 24 para Benevente; 26 para Guarapari; 980 para Vitória; 233 para São Mateus; e 33 para Caravelas, somando 50.317 volumes de cargas exportados.

**GRÁFICO 13: Exportação e Importação de Itapemirim pelo Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.**



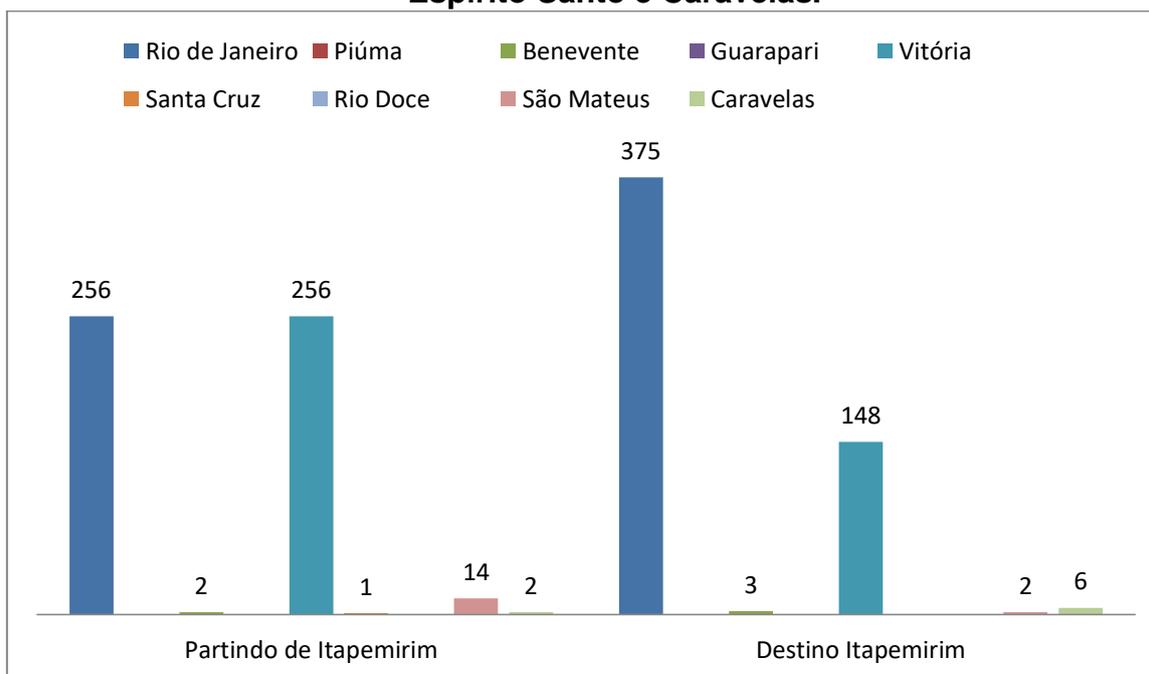
Fonte: RELATÓRIO DO ANO DE 1886, apresentado à Assembleia Geral na 2ª sessão da 20ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Oras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, publicado em 1887. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?m=28>> Acesso em 06/04/2021.

A análise dos dados de importação e exportação da Companhia de Navegação Espírito Santo Caravelas apontam para uma movimentação econômica extremamente importante para o entendimento da economia local, revelando que os moradores de Itapemirim mantinham contatos econômicos com outras praças, uma vez que, além de exportarem seus produtos, também importavam uma quantidade relevante de mercadorias, que eram utilizadas no comércio local. Ressalta-se que o número de produtos exportados superava o de importados em 49,7%, mostrando que essa modalidade era a principal e mais rentável fonte de renda itapemirinese.

Além de mercadorias, a tabela 11 nos apresenta que várias pessoas circulavam entre os portos do itinerário da Companhia de Navegação Espírito Santo Caravelas, mostrando que partiram de Itapemirim em direção ao Rio de Janeiro 256 pessoas; em direção a Benevente, 2; em direção a Vitória, 256; em direção a Santa Cruz, 1; em direção a São Mateus, 14; e para Caravelas, 2. Já com destino a Itapemirim, foram 534 passageiros, sendo que a maioria, 375, saiu do porto do Rio de Janeiro; 148, do porto de Vitória; 3, 2 e 6, respectivamente, dos portos de Benevente, São Mateus e Caravelas. Como nos casos da Companhia de Navegação Espírito Santo-Campos, a ausência de fontes não nos permite aprofundar quem eram esses

viajantes e quais os motivos de suas viagens, mas levanta-se a hipótese de que esses homens e mulheres, provavelmente, eram comerciantes, pessoas oriundas de Itapemirim que moravam em outras localidades, para estudo ou para exercer sua profissão, bem como funcionários públicos. Importa ressaltar que os números apresentados na tabela apontam para o fato de que o porto de Itapemirim era constantemente frequentado por diversas pessoas ao longo do século XIX.

**GRÁFICO 14: Passageiros de Itapemirim pelo Mapa do movimento de cargas e passageiros no porto de Itapemirim nos vapores da Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.**



Fonte: RELATÓRIO DO ANO DE 1886, apresentado à Assembleia Geral na 2ª sessão da 20ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, publicado em 1887. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?m=28>> Acesso em 06/04/2021.

Em busca de um maior entendimento acerca das rotas de navegação em que Itapemirim se inseria, o mapa 18, já utilizado para mostrar as fazendas ao longo do rio Itapemirim, denominado *Planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias*, organizado pelos engenheiros brasileiros José Cupertino Coelho Cintra e Carlos Rivierre, durante oito anos e impresso no ano de 1878, a mando do Exmo. Sr. Conselheiro Tomás José Coelho de Almeida, traz uma rota de navegação existente dentro do Espírito Santo, o que nos auxilia a visualizar e compreender melhor como os trajetos eram feitos. Para melhor visualização, foi feito um traçado na cor amarela ao lado do traçado original, uma vez que este é de difícil percepção.

**MAPA 18: Rota de navegação marítima no Espírito Santo presente na Planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias, organizada pelos engenheiros brasileiros José Cupertino Coelho Cintra e Carlos Rivierre, publicada em 1878**



Fonte: CINTRA, Coelho; RIVIERRE, Carlos. *Planta da parte da província do Espírito Santo em que estão compreendidas as colônias*. Arquivo Nacional. Rio de Janeiro - Unidade de Federação-Rio de Janeiro – Brasil, 1878.

A Planta da parte da província do Espírito Santo, em que estão compreendidas as colônias, de 1878, traz informações preciosas sobre a navegação de cabotagem no litoral capixaba, pois aponta para uma rota que integra cinco portos, sendo quatro espírito-santenses e um carioca. Os portos apresentados são os mesmos da Linha de São Matheus da Companhia de navegação Espírito Santo-Campos, que mostram um traçado entre São Matheus, Santa Cruz, Vitória, Itapemirim e, por fim, Rio de Janeiro. Além do percurso da navegação, José Cupertino Coelho Cintra e Carlos Rivierre descrevem o tempo de viagem de um porto a outro. Do porto do Rio de Janeiro ao porto de Itapemirim, a viagem durava 14 horas; do porto de Itapemirim ao porto de Vitória, a duração era de 6 horas; do porto de Vitória ao porto de Santa Cruz, 4 horas de viagem; e do porto de Santa Cruz ao de São Matheus, a duração era de 11 horas.

Esses registros, mesmo um pouco distantes do período estudado, nos ajudam a entender a inserção de Itapemirim em uma, ou várias, rotas comerciais marítimas desde o início do século XIX, visto que tinham Itapemirim no itinerário de sua viagem, a fim de abastecer o comércio local com mercadorias, além de fazer o escoamento da produção itapemirinese, formando, de fato, uma rota de cabotagem, que integraria diversos portos, como os de Vitória, Itapemirim, Santa Cruz, São Mateus, Rio de Janeiro, entre outros.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida durante os anos de mestrado sempre teve por objetivo o estudo a respeito do porto de Itapemirim, uma vez que diversos autores da historiografia capixaba o abordam expondo números expressivos de exportação e arrecadação durante a segunda metade do século XIX. Entretanto, a pesquisa buscou expandir esse entendimento para além de valores econômicos, buscando a compreensão do que era o Itapemirim, onde esse porto foi implantado e quais as conjunturas que proporcionaram seu surgimento, desde o início da colonização do Espírito Santo no século XVI.

Com essa concepção, os métodos temporais desenvolvidos por Fernand Braudel, no livro *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II*, em que divide o tempo histórico em três elementos – tempo geográfico, tempo social e tempo individual, foram de extrema importância para a compreensão a respeito de como desenvolver a escrita da dissertação, por oferecerem balizadores para compreender a história do rio, como ela acontecia de maneira lenta, quase sem ritmo, seguindo os ciclos da natureza, além de apontar para um elemento geográfico, o rio, que por vezes passa despercebido, como se as embarcações que escoavam as mercadorias flutuassem em um rio invisível, sem dimensão explícita.

O tempo social permitiu perceber como as políticas, os contextos culturais e sociais do período estudado interferiram de maneira direta na concepção e nas estruturas em torno do Itapemirim. Exemplo desse fato foi o acordo entre Vasco Fernandes Coutinho e Pero de Gois da Silveira, acertado em 14 de agosto de 1539 e sancionado em 12 de março de 1543 por D. João III, em que fez o rio Itapemirim ser a divisa entre São Tomé e o Espírito Santo e mudou seu nome para rio Santa Catarina, além da vinda da corte portuguesa para as terras brasileiras, em 1808, que ampliou a centralização do Rio de Janeiro em relação à economia de seus vizinhos. Todos esses acontecimentos são ações que interferem diretamente no objetivo deste estudo, ações estas ocorridas de forma lenta, gerando transformações que são observadas com o passar dos anos.

Por fim, o tempo individual, que analisa as ações dos indivíduos, uma história que precisa ser feita com bastante cuidado, pois, embora necessária, é passível de equívocos. Assim, o trabalho fez análises das ações dos personagens de Itapemirim, desde Gil de Gois, que instalou um povoado à margem direita do rio no

fim do século XVI, até João Nepomuceno Gomes Bitencourt, grande proprietário da localidade. Analisou-se ainda que muitos dos comerciantes, proprietários de embarcações capazes de fazer a cabotagem, possuíam um número interessante de bens, como casas de telha. Outro grupo analisado é o de pequenos proprietários, em geral, lavradores de terras foreiras, provavelmente, oriundas de acordos feitos com os donos delas, que tinham poucas posses e casas mais simples, como as casas de palha.

Ressalta-se que uma das principais fontes utilizadas para este trabalho foi a “Lista Nominal da População de Itapemirim em 1833”, que consiste em 154 documentos que fazem um levantamento da população da vila, trazendo informações sobre sexo, idade, cor, estado civil, nacionalidade e profissão de um total de 2.937 habitantes. A Lista mostra 303 fogos e os bens das famílias existentes na comunidade.

Insta destacar os conceitos de formação espacial de Roberto Lobato Corrêa e Antônio Carlos Robert de Moraes, que auxiliaram na compreensão do processo de formação da região do rio Itapemirim, desde suas margens, sua bacia, principalmente, o local que se entende como o baixo Itapemirim, que corresponde à faixa litorânea até, aproximadamente, quarenta quilômetros rio acima, correspondente a seu estuário, percebendo que em Itapemirim se formou uma rede de tipo dendrítico, que tem suas características associadas às redes fluviais, e tem seu centro principal localizado, excentricamente, junto ao estuário de um rio grande, que funciona como entrada e saída de mercadorias das localidades ligadas às confluências de rios menores.

Os três capítulos abordam essas questões, culminando em uma análise de relatórios de companhias de navegação que existiram no Espírito Santo durante o século XIX, que permite compreender como Itapemirim, suas fazendas, seus comércios, suas embarcações, sua população, bem como seu porto se integravam em uma rede de cabotagem que navegava pelo litoral brasileiro, fazendo contato, principalmente, com os portos de Vitória e Rio de Janeiro.

## REFÊNCIAS

### Fontes Primárias

ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empreza D'a Província do Espírito Santo, 1884. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak/707309>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2021.

ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empreza D'a Província do Espírito Santo, 1885. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak/707309>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2021.

ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empreza D'a Província do Espírito Santo, 1886. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak/707309>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2021.

ALMANACK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. *Almanack Laemmert*. Vitória: Editora a Empreza D'a Província do Espírito Santo, 1889. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak/707309>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2021.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO. Fala que o Exmo. Presidente da Província do Espírito Santo dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no dia 28 de agosto de 1842. (João Lopes da Silva Coito) Disponível em: <<https://ape.es.gov.br/GrupodeArquivos/relatorios-3>>. Acesso em 29 de março de 2019.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPÍRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembleia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO. Relatório que o Exmo. Sr. Barão de Itapemirim, Primeiro Vice-Presidente da Província do Espírito Santo, apresentou na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1857. Disponível em: <<https://ape.es.gov.br/GrupodeArquivos/relatorios-3>>. Acesso em 29 de março de 2019.

APEES. Lista Nominal da População da Vila de Itapemirim, 1833. Fundo Governadoria. Livro 54.

DAEMON, Basílio Carvalho. *Província do Espírito Santo: Sua Descoberta, História Cronológica, Sinopse e Estatística; Coordenação, Notas e Transição de Maria Clara Medeiros Santos Neves.* – 2.ED.-. Vitória: Secretaria de Estado e Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2010.

LERY, 1578 *apud* ROCHA, Levy. *Viajantes Estrangeiros no Espírito Santo.* Brasília: EBRASA, 1971

Relatório do com que o Exm. Sr. Dr. Antônio Pereira Pinto entregou a presidência da província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Comendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim. 1849.

Relatório da Província do Espírito Santo o Doutor Luiz Pedreira do Coutto Ferraz na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1º de março de 1848.

RELATÓRIO DO ANO DE 1886, apresentado à Assembleia Geral na 2º sessão da 20º legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Oras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, publicado em 1887. Disponível em < <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?m=28>> Acesso em 06/04/2021.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Segunda Viagem ao interior do Brasil.* Espírito Santo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, Coleção Brasileira, v. 72.

VASCONCELLOS, Ignácio Accioli. *Memória Estatística da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828.* Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

## Bibliografia

BAVIERA, Teresa. *Viagem ao Espírito Santo 1888*. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2013.

BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d' o Brasil dos viajantes. *Revista USP*, São Paulo, 1996, n. 30.

BRAGA, Newton. *Histórias de Cachoeiro*. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida/ UFES/ Secretaria da Educação e Cultura, 1996.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2007.

CARVALHO, Augusto de. *Apontamentos para a história da capitania de São Tomé*. Campos dos Goitacazes, 1888.

CARVALHO, Enaile Flauzina. Política e Economia Mercantil nas terras do Espírito Santo (1790-1821). Dissertação (Mestrado em História) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

CARVALHO, Enaile Flauzina. *REDE DE INTERESSES: Produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, pela Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2016.

CINTRA, Jorge Pimentel. Os limites das capitanias hereditárias do sul e o conceito de território. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.25. n.2. p. 203-223. Mai.-Ago. 2017.

CÔGO, Anna Lúcia. *História agrária do Espírito Santo no século XIX: a região de São Mateus*. Tese apresentada ao programa de Pós-Graduação em História do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em História da Economia. São Paulo. 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Região e Organização Espacial*. São Paulo: Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. REDES GEOGRÁFICAS: REFLEXÕES SOBRE UM TEMA PERSISTENTE. *CIDADES: Revista científica*. Presidente Prudente, Volume 9, Número 16, p. 199 - 218. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. PROCESSOS, FORMAS E INTERAÇÕES ESPACIAIS. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Volume 16, Número 1, p. 127 – 134, 2016.

COUTINHO, José Caetano da Silva. *O Espírito Santo em princípios do século XIX: apontamentos feitos pelo bispo do Rio de Janeiro quando de sua visita à capitania do Espírito Santo nos anos de 1812 e 1819*. Vitória: Estação Capixaba e Cultural-ES, 2002.

CUNHA, Maria José dos Santos. *Os Jesuítas no Espírito Santo (1549-1759): contatos, confrontos e encontros*. Tese (doutorado) apresentada a Universidade de Évora para obtenção de Grau de Doutor em Teoria Jurídico Política e Relações Internacionais. Évora, 2 de março de 2015.

FERNANDES, André. ALVES, Bruno. Dos estuários e das propriedades gerais dos espaços estuarinos *in: Congresso da Geografia portuguesa. As dimensões e a responsabilidade social da Geografia*, Porto, 9 a 11 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/321882988>. Acesso em: 23 de maio de 2021.

FEYDIT, Júlio. *Subsídios para a história dos Campos dos Goytacazes*. Rio de Janeiro: Gráfica Luartson, 2004.

FRAGOSO, João L. *Homens de Grossa Aventura- acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. (TESE). Niterói: UFF, 2015.

HESS, Regina Rodrigues/ FRANCO, Sebastião Pimentel. *A República e o Espírito Santo –2ª ED.*, Vitória, ES: Multiplicidade, 2005.

HONORATO, Cezar Teixeira; HONORATO, Lucas Tavares. A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO E A CAIXA ESPECIAL DOS PORTOS: Reordenamento Territorial e Desenvolvimento. *AMERICA LATINA EN LA HISTÓRIA ECONOMICA*, v. 27, p. 1-21, 2020.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinicius.. . O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Revista do Arquivo Nacional*, v. 28, p. 35-158, Rio de Janeiro, 2015.

LAMEGO, Alberto. *Terra Goitacá, à luz de documentos inéditos*. Niterói: Diário Oficial, 1942.

LAMEGO FILHO, Alberto. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro. Biblioteca Geográfica Brasileira. Série A “Livros”, IBGE, 1945.

MACHADO, Laryssa da Silva. *Retratos da escravidão em Itapemirim - ES: uma análise das famílias escravas entre 1831-1888*. Dissertação (mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2019.

MARIN, Andréia; SILVA, Priscila M. A História do Escravismo em Itapemirim: Princípio, Meio e Fim. In: MARIN Andréia et al (Org). *Vestígios da História sul capixaba em 11 narrativas*. Vitória: Flor&Cultura, 2011.

MARINS, Antônio. Itapemirim. In: *Minha Terra e Meu Município*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos, 1920.

MARQUES, Cezar Augusto. *Dicionário Histórico, Geográfico e Estatístico da Província do Espírito Santo*. Vitória: Arquivo Público do Espírito Santo, 2003.

MENDES, Natália Gomes de Souza. *Estudo das vazões na bacia hidrográfica do rio Itapemirim*. Dissertação (Mestrado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Florestais do Centro de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Espírito Santo. Jerônimo Monteiro–ES, 2016.

MIRANDA, Luiz Brener, CASTRO, Belmiro Mendes, & KJERFVE, Björn. *Princípios de Oceanografia Física de Estuários*. São Paulo: EdUSP. 2003.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. Palestra: bases da formação territorial do Brasil. *Geografares: Revista do Departamento de Geografia do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo* Vitória, n°2, p 105-114, Espírito Santo, 2001.

MORENO, Luciano. *Itapemirim: como tudo começou*. Serra - ES: Formar, 2016.

NASCIMENTO, Bruno César. *Viagens à Capitania do Espírito Santo: 200 anos das expedições científicas de Maximiliano de Wied-Neuwied e Auguste SaintHilaire.* Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2018.

OLIVEIRA, José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo.* Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2008.

PESSANHA, Yvan Senra. *Campista. Nem fiado nem à vista: A saga dessa gente que não se vende.* Niterói: Imprensa Oficial. Campos dos Goytacazes, 1999.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. *Sob olhares e anseios: a relevância da região sul capixaba no contexto do século XIX (1855-1895).* In: MARIN, Andréia et al (Org). *Vestígios da História sul capixaba em 11 narrativas.* Vitória: Flor&Cultura, 2011. p. 103-119.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. *A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a Interiorização da Capital.* Vitória: Secult, 2010.

ROCHA, Levy. *Crônicas de Cachoeiro.* Rio de Janeiro: Editora Livros S. A., 1966.

ROCHA, Levy. *Viagem de Pedro II ao Espírito Santo.* Vitória: Secretaria de Educação; Secretaria de Estado da Cultura; Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2008.

REIS, Fabio Paiva. *As Representações Cartográficas da Capitania do Espírito Santo no Século XVII.* Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais. Braga, Portugal 2017.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Devassa da Reforma Religiosa da Companhia de Jesus nesta Comarca do Espírito Santo.* EDUFES, Vitória – ES: 2018.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Modos de Ver (1534-1643): o governo da capitania do Espírito Santo na sua/ primeira centúria.* In: BITTENCOURT, Gabriel, RIBEIRO, Luiz Cláudio. M. (org.). *Espírito Santo: um painel da nossa história II.* Vitória-ES: Secult, 2012.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Ofício Criador: Invento e Patente de Máquina de Beneficiar Café no Brasil (1870-1910).* Dissertação de Mestrado em História apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1995.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarzo. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). IN: *Dimensões*, vol. 28, Rio de Janeiro. 2012, p. 385-412.

RIBEIRO, Nelson Pôrto. *Dicionário de engenheiros e construtores atuantes na Capitania e na Província do Espírito Santo*. Vitória: EDUFES, 2019.

SANTOS, Adilson Silva. *Bernardo Horta e a política de Cachoeiro de Itapemirim (1887 – 1913)*. Cachoeiro de Itapemirim: Editora Cachoeiro Cult, 2012.

SARAT, Magda. *Literatura de viagem: olhares sobre o Brasil nos registros dos viajantes estrangeiros*. Patrimônio e Memória, São Paulo, v. 7, n. 2, p. 33 – 54, 2011.

SALETTTO, Nara. *Donatários, colonos, índios, e jesuítas: O início da colonização no Espírito Santo*. 2º ver. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2011.

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

SILVEIRA, Patrícia Gomes. *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799 – 1822*. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia (PPGG – UFRJ). 2013.

SOFFIATI, Arthur. *O norte do Rio de Janeiro no século XVI: à luz da história mundial e da eco-história*. Rio de Janeiro: Autografia, 2019.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *História Geral do Brasil antes da sua separação e Independência de Portugal*. Rio de Janeiro: E. & H. Laemmert,. 1887.