

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

TIAGO DE MATOS ALVES

**SOCIEDADE E ECONOMIA PORTUÁRIA DE SÃO MATEUS (1848-1889):  
A EXPORTAÇÃO DA FARINHA DE MANDIOCA PELAS ÁGUAS  
“DORMINHOCAS” DO RIO CRICARÉ**

VITÓRIA  
2021

TIAGO DE MATOS ALVES

**SOCIEDADE E ECONOMIA PORTUÁRIA DE SÃO MATEUS (1848-1889):  
A EXPORTAÇÃO DA FARINHA DE MANDIOCA PELAS ÁGUAS  
“DORMINHOCAS” DO RIO CRICARÉ**

Dissertação apresentada como pré-requisito para obtenção de Grau de Mestre junto ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo – UFES.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cláudio M. Ribeiro

VITÓRIA  
2021

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

A474s

Alves, Tiago de Matos, 1982-

Sociedade e economia portuária de São Mateus (1848 1889): A exportação da farinha de mandioca pelas águas "dorminhocas" do rio Cricaré / Tiago de Matos Alves. - 2021. 137 f.: il.

Orientador: Luiz Cláudio Moisés Ribeiro.

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

1. São Mateus (ES). 2. São Mateus, Porto de (São Mateus, ES). 3. Farinha de mandioca. 4. História Regional. I. Ribeiro, Luiz Cláudio M.. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 93/99

## FOLHA DE APROVAÇÃO

TIAGO DE MATOS ALVES

Sociedade e economia portuária de São Mateus (1848-1889): A  
exportação da farinha de mandioca pelas águas “dorminhocas” do rio  
Cricaré

Dissertação apresentada como pré-requisito para  
obtenção de Grau de Mestre junto ao Programa  
de Pós-Graduação em História Social das  
Relações Políticas da Universidade Federal do  
Espírito Santo – UFES.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cláudio M. Ribeiro

Aprovado em 23 de setembro de 2021.

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Luiz Cláudio M. Ribeiro  
Instituição: UFES

---

Prof. Dr. Carlo Eugênio Nogueira  
Instituição: UFES

---

Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato  
Instituição: UFF

---

Prof. Dr. Josemar Machado de Oliveira  
Instituição: UFES

*A beleza de ser um eterno aprendiz...*

**Gonzaguinha**

## AGRADECIMENTOS

Escrever uma dissertação é um processo de disciplina, dedicação, concentração e persistência. Exige um esforço individual de leitura, pesquisa e escrita. No entanto, sem o apoio coletivo dos familiares e amigos seria muito mais árdua a conclusão desse trabalho.

Agradeço ao meu orientador Luiz Cláudio M. Ribeiro pela paciência, diálogo e conhecimento que foram fundamentais para a elaboração e aprimoramento da dissertação. Gratidão também às bancas de qualificação e examinadora, composta pelos professores Cezar Teixeira Honorato, Carlo Eugênio Nogueira e Josemar Machado de Oliveira, pela leitura crítica, análise e sugestões pertinentes.

Agradeço à minha família pelo apoio constante e por terem me fornecido todo amor e condições para o estudo, especialmente meu pai, Antônio Sérgio Veiga Alves e minha mãe, Miryam Aparecida de Matos Alves, que são o meu alicerce. Minhas avós Lilian Maria Bortolini de Matos e Diva Veiga Alves (*in memoriam*), professoras, profissionais dedicadas e que sempre incentivaram os filhos e netos a estudar, adquirir conhecimento e a atuar de forma solidária para a sociedade. Minha tia Odete Cecília Alves Veiga, também professora e educadora, pelo incentivo e sugestões para melhoria do texto. Meus irmãos Renan de Matos Alves e Lívia Maria de Matos Alves, pelo carinho de sempre. Minha esposa Ana Carla Ribeiro Lirio, que foi fundamental nos momentos difíceis, tendo amor e paciência para me ajudar a concentrar no trabalho e a superar as dificuldades.

Grato pelos colegas e professores das disciplinas frequentadas na UFES no ano de 2019, que serviram para o debate intelectual e aprendizado. Cíntia Moreira da Costa foi uma colega que me ajudou e me motivou a terminar a pesquisa.

Aos colegas do Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas (LACES), em especial Lucas da Silva Machado pela troca de informações e Tatiana Gonçalves Oliveira, por sempre ter me incentivado a entrar no mestrado e por sua relevante pesquisa.

Aos amigos de graduação em História da UFES, que se formaram comigo em 2005 e continuam sempre presentes de forma afetiva e intelectual, em especial Bruno dos Santos Moura, Igor Vitorino da Silva e Leandro do Carmo Quintão.

Aos colegas servidores do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) e aos pesquisadores que frequentam a Sala de Consulta pela colaboração e

companheirismo. Agradeço especialmente ao amigo Michel Caldeira de Souza pela parceria nesses 10 anos de instituição.

Agradeço também a todas as outras pessoas que não foram citadas diretamente aqui, mas que convivem comigo e que também me motivaram a concluir a dissertação.

## RESUMO

Este trabalho realizou um estudo acerca do porto e da economia de São Mateus na segunda metade do século XIX, especialmente a exportação da farinha de mandioca e as linhas de navegação de cabotagem. A formação econômica e social de São Mateus, especialmente a partir da fundação da vila em 1764 e durante o início do século XIX também foi abordada no trabalho, pois nesse período se encontram os alicerces das características fundamentais que marcaram a região: transporte fluvial e marítimo, exportação de farinha de mandioca, trabalho escravo e concentração fundiária. A consolidação da elite senhorial mateense, a expansão das fronteiras agrícolas para o oeste, os conflitos fundiários e étnicos entre brancos, índios e negros nas zonas de contato também foram analisados. O marco temporal de 1848 se refere à elevação da vila à cidade, demonstrando a sua relevância econômica, social e demográfica. O ano de 1889 marca o fim do império e início de transformações socioeconômicas, com a abolição dos negros escravizados um ano antes (1888), principal mão de obra local, e intensa chegada de imigrantes, novas fronteiras agrícolas e o final do período de centralidade e hegemonia da farinha de mandioca para a economia do município. A metodologia de pesquisa consistiu na leitura das teses, dissertações e livros sobre a história de São Mateus e do Espírito Santo. Posteriormente foi realizada a análise das fontes primárias existentes no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES), relacionadas ao objeto da pesquisa. Inserida na proposta da História Regional, o porto e economia de São Mateus foram analisados de acordo com as suas especificidades e particularidades, mas dentro do contexto histórico e de uma rede de conexões entre outros portos do Espírito Santo e do Rio de Janeiro e Bahia.

**Palavras-chave:** São Mateus. Porto de São Mateus. Farinha de Mandioca. História Regional.



## **ABSTRACT**

This work carried out a study about the port and the economy of São Mateus in the second half of the 19th century, especially the export of manioc flour and coastal shipping lines. The economic and social formation of São Mateus, especially from the foundation of the village in 1764 and during the beginning of the 19th century, was also addressed in the work, as in this period the foundations of the fundamental characteristics that marked the region are found: river and maritime transport, export of manioc flour, slave labor and land concentration. The consolidation of the Mateense noble elite, the expansion of agricultural frontiers to the west, land and ethnic conflicts between whites, Indians and blacks in the contact zones were also analyzed. The 1848 timeframe refers to the elevation of the village to the city, demonstrating its economic, social and demographic relevance. The year 1889 marks the end of the empire and the beginning of socioeconomic transformations, with the abolition of enslaved blacks a year earlier (1888), the main local workforce, and intense arrival of immigrants, new agricultural frontiers, and the end of the period of centrality and hegemony of cassava flour for the municipality's economy. The research methodology consisted of reading theses, dissertations and books on the history of São Mateus and Espírito Santo. Subsequently, an analysis of the existing primary sources in the Public Archives of the State of Espírito Santo (APEES), related to the object of research, was carried out. Inserted in the proposal of Regional History, the port and economy of São Mateus were analyzed according to their specificities and particularities, but within the historical context and a network of connections between other ports in Espírito Santo and Rio de Janeiro and Bahia.

**Keywords:** São Mateus. Porto de São Mateus. Cassava flour. Regional History.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Ilustração do porto de São Mateus. ....	16
Figura 2: Museu Municipal de História de São Mateus. ....	41
Figura 3: Casa de Farinha com bolandeira tradicional, distrito de Rio Preto, ilustração feita por Carybé em 1953. ....	45
Figura 4: Mercado de São Mateus. ....	56
Figura 5: Fazenda Cachoeira do Cravo. ....	73
Figura 6: Linha de São Mateus, relatório de 1870. ....	98
Figura 7: Sobrado típico do porto de São Mateus, construído no século XIX. ....	117
Figura 8: Vista do Porto e Cidade de São Mateus, 1908. ....	124

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa ilustrativo das primeiras sesmarias ao longo do rio Cricaré, anos de 1716-1728. ....	29
Mapa 2: Mapa da bacia hidrográfica do rio São Mateus (Cricaré) no Espírito Santo. ....	40
Mapa 3: Mapa de localização das vilas de São Mateus e Barra de São Mateus. ....	54
Mapa 4: Extremo sul da Bahia e norte do Espírito Santo, de acordo com a divisa atual, após o acordo de 1926 firmado pelos estados. ....	58
Mapa 5: Mapa da província do Espírito Santo em 1868. ....	69
Mapa 6: Mapa dos principais rios do Espírito Santo. ....	114

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Gêneros exportados pela província do Espírito Santo, 1826-1827. ....	51
Tabela 2: Itinerário Companhia Espírito Santo e Campos Linhas 1867-1874. ....	92
Tabela 3: Exportação agrícola do Espírito Santo por agências arrecadoras 1857-1861. ....	105
Tabela 4: Estatísticas agrícolas do ano de 1863 na província. ....	107

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Principais embarcações utilizadas no século XIX. .... 93-95

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO I.....	26
1.1 Fundação e origem do povoamento .....	26
1.2 De povoado a vila em 1764 .....	30
1.3 Produção econômica – farinha de mandioca .....	41
1.4 Independência do Brasil e retorno de São Mateus ao Espírito Santo em 1823. .....	45
1.5 Bacia de Drenagem – São Mateus e Conceição da Barra .....	52
CAPÍTULO II.....	57
2.1 Contexto social e econômico .....	57
2.2 Zonas de contato, índios, quilombolas e conflitos .....	61
2.3 Formação da elite senhorial mateense .....	72
2.5 Estruturas agrárias de São Mateus .....	80
CAPÍTULO III .....	89
3.1 Políticas de navegação .....	89
3.2 A Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos .....	96
3.3 Exportações e finanças provinciais .....	102
3.4 Retirantes e imigrantes em São Mateus .....	112
3.5 A navegação no rio Cricaré.....	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	121
ANEXO FOTOGRÁFICO .....	125
REFERÊNCIAS .....	131
Referências bibliográficas .....	134

## INTRODUÇÃO

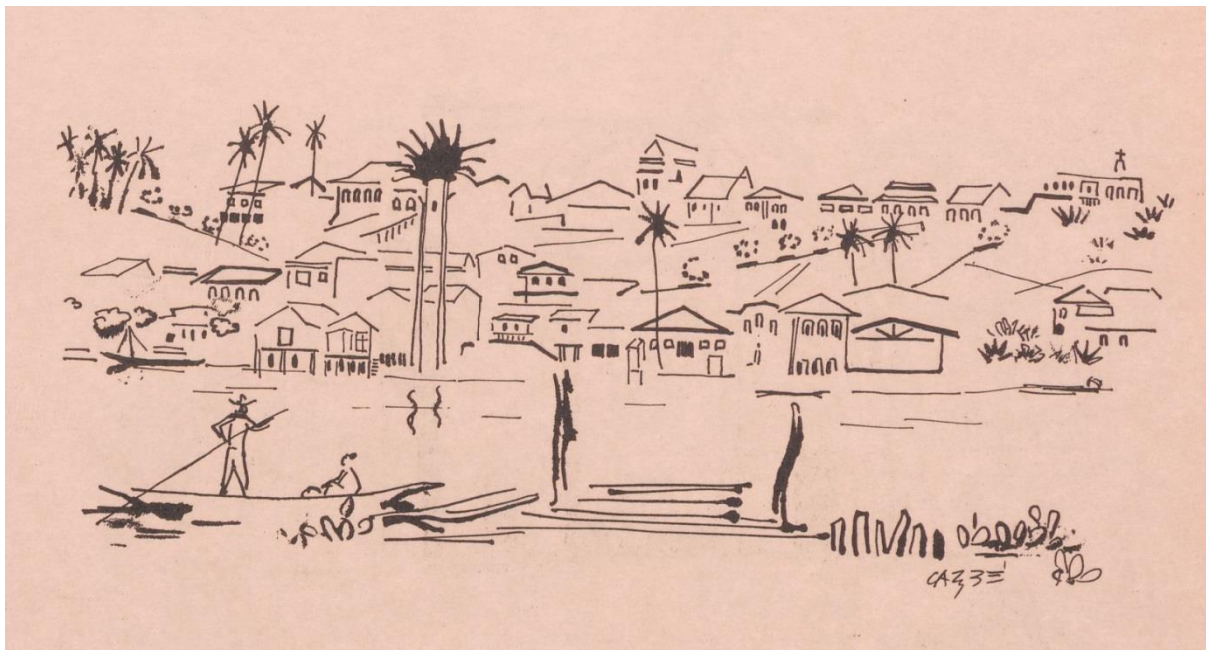
Um historiador, quando chega ao sítio histórico de São Mateus, bucólico e tranquilo, se depara com poucas pessoas, dezenas de sobrados, uma imponente praça da cidade, árvores na beira fluvial e bancos convidativos para a contemplação do Rio Cricaré<sup>1</sup>. Então, esse historiador logo deve se perguntar: que pessoas viviam aqui? qual riqueza era gerada para tamanha quantidade de casarões? existia um porto neste rio? o que era exportado e importado de valor? qual era a mão de obra?

Para a sorte das atuais e futuras gerações, o patrimônio histórico e arquitetônico da região do porto de São Mateus foi parcialmente preservado, tombado pelo Conselho Estadual de Cultura, em 1976. Após décadas de mobilização da sociedade, a restauração das edificações e do Largo do Chafariz foi concluída em 1998. E a observação desse local e da paisagem ao seu redor é um convite à reflexão histórica. Olhar as margens do rio Cricaré instiga a inferir o que era exportado e importado por meio dele, quais tipos de embarcações chegavam e saíam do porto, como era o fluxo das mercadorias e de pessoas. E compreender a história do porto serve como elemento de fortalecimento da identidade dos mateenses e de ferramenta de aprimoramento do turismo na região.

---

<sup>1</sup> Cricaré significa dorminhoco na língua tupi e também é conhecido com esse significado por parte da população local, sendo esse o nome a ser utilizado no neste trabalho.

Figura 1: Ilustração do Porto de São Mateus, feita por Carybé em 1953:



Fonte: BRAGA, Rubem. Uma Viagem capixaba de Carybé e Rubem Braga. DEC: Rio de Janeiro, 1981, p. 107.

**A relevância da pesquisa** aqui proposta, em primeiro lugar, deve-se ao fato de existir uma lacuna na historiografia acadêmica capixaba sobre a ocupação, navegação e desenvolvimento do porto de São Mateus. Foi diante da identificação dessa lacuna que resolvemos propor um estudo sobre essa região, analisando os usos econômicos da bacia do Cricaré, utilizando a história regional de matriz econômico-social, estudando a economia exportadora da farinha de mandioca e o papel das atividades portuárias como elemento de projeção e crescimento da cidade de São Mateus. A ideia é a de encontrar elementos capazes de preencher, em parte, a lacuna identificada. Em segundo lugar, a referida relevância deve-se ao fato de ir ao encontro de estudos já desenvolvidos e acompanhados pelo orientador também deste estudo, prof. Dr. Luiz Cláudio M. Ribeiro, sobre a navegação e os portos do Espírito Santo – o que trará contribuições para a linha de pesquisa do Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas (Laces), da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), iniciada em 2019, para estudar, conjunta e especificamente, os três principais portos do Espírito Santo no século XIX: o porto de Vitória, capital, no centro; o de Itapemirim, no sul e o de São Mateus, no norte.



O estudo encontra-se inserido na perspectiva da História Regional, definida e defendida por vários autores, como José D'Assunção Barros, para o qual região associa-se à noção de um lugar como sistema, com sua própria dinâmica interna, suas regras, sua totalidade interna e que se encontra ligado em uma rede de outras localidades análogas ou em um sistema mais amplo (BARROS, 2009). Afinal, um porto de qualquer cidade é muito mais do que apenas a movimentação das mercadorias que são exportadas e importadas. Aprende-se também sobre as relações sociais e de produção, a cultura, os costumes, a arquitetura, a paisagem, o meio ambiente etc.

Portanto, o Porto de São Mateus será estudado de acordo com as suas especificidades, particularidades, mas dentro de um contexto histórico e de uma rede de ligações com outros portos do Espírito Santo e demais províncias, fazendo as conexões entre as linhas de navegação, o comércio e o fluxo de pessoas entre as localidades. Nesse sentido, vai ao encontro do conceito do termo *hinterland*, em português hinterlândia, aqui entendido como território interior ou retaguarda de uma cidade, enfim, a “terra de trás” de uma cidade ou porto.

De forma simplificada, o conceito refere-se à área de influência econômica direta de uma cidade. Reporta-se a territórios, contíguos e não contínuos, que servem ou são servidos pelo mercado, próprio ou de exportação, de uma cidade de referência, podendo incluir vilas e aldeias outras cidades. De forma mais abrangente, hinterlândia pode também ser entendida como a área de influência do porto que necessariamente não está localizada próxima aos cursos d'água. Nesse contexto, trocam-se experiências, criam-se relações comerciais, surgem interesses políticos, mudam-se as vivências. Esses entendimentos podem ser percebidos nos trabalhos de autores tais como: Ribeiro; Siqueira (2012), Lamarão (1991), Vasconcelos (2011), Honorato (1996) e Cruz (1999).

Ribeiro e Siqueira (2012) apresentam importante contribuição ao estudo dos portos no artigo “Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI)”. Com relação ao conceito de hinterlândia, os autores argumentam:

“O desenvolvimento e a evolução histórica de um porto se inscrevem expressivamente no contexto do desenvolvimento econômico da cidade de origem e de sua hinterlândia. O dinamismo econômico e a evolução espacial dos portos e de seu entorno são partes indissociáveis do desenvolvimento das cidades portuárias e de sua conjuntura socioeconômica regional.

Os portos, historicamente, sempre estiveram ligados à cidade de origem e integrados ao espaço regional de sua hinterlândia; na medida em que alargam as dimensões de seu desenvolvimento e se expandem ganham maior relevância nacional e internacional e constroem novas viabilidades econômicas, conferindo ao território que os abrigam potencialidades de investimentos em larga escala” (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, pp. 1-2) .

O referido conceito será tomado como uma das referências para a análise da relação estabelecida entre o porto estudado e a região, de forma a se chegar a evidências do grau de influência que este exercia sobre a região e vice-versa. Acreditamos que tal análise possa auxiliar-nos a entender se o porto seria o desdobramento de um projeto de região capitaneado pelas elites da farinha de mandioca. Adicionalmente, de acordo com Dantas (2016):

“Os portos atuam como zonas de comunicação entre as mais diversas populações em todo o globo. Neste caso, é pertinente afirmar que a circulação de ideias, informações e pessoas possibilitadas pelos portos, os transformam em uma valorosa fonte de observação para se entender de que maneira as cidades e as relações desenvolvidas nelas se configuram.

Estes portos, “portas” que permitem a entrada, saída e fluxo de ideias, mercadorias, pessoas, viajantes, turistas são compostos também por estas múltiplas identidades em um trânsito constante, e contribuem para que o porto e sua *hinterland* passem a ser um mosaico munido de informações das mais variadas, possibilitando um entendimento mais completo a respeito da realidade.

[...] vale pensar o porto em um contexto amplo, para além dele por si só, considerando que o seu surgimento e inserção em determinado contexto pode envolver, transformar e modelar aspectos que vão desde o social ao econômico e até político de uma sociedade” (DANTAS, 2016, pp. 8-12).

A cidade e o porto se integram na urbanização das cidades, desde o início da colonização. Ribeiro; Siqueira (2012), nesse sentido, afirmam:

“[...] a cidade e o porto se integram num todo urbano desde o início da colonização, e o porto simboliza o lugar de protagonista no desenvolvimento das cidades. Assim, as cidades portuárias emergem com o colonialismo, com seus fortes, suas igrejas e suas praças de comércio. Nas cidades portuárias os portos organizam a centralidade da vida urbana e das principais atividades econômicas.

Nesse contexto histórico os portos acompanharam o desenvolvimento urbano e social das cidades e foram determinantes para sua integração ao mundo externo e, ao mesmo tempo contribuíram com as mudanças que se processavam nas sociedades locais. Assim como no Rio de Janeiro, nas demais cidades portuárias do Brasil 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” (RIBEIRO; SIQUEIRA. 2021, p. 389).

Quanto ao crescimento das cidades portuárias e manutenção da infraestrutura portuária durante o período colonial, os autores previamente citados ainda destacam:

As cidades cresciam em dependência das atividades do porto e de sua hinterlândia, e o porto dependia do suporte das cidades para o movimento de seus fluxos comerciais e de serviços. É certo que ainda no Império prevaleciam as condições de precariedade urbano-portuária, mesmo com algumas mudanças estabelecidas a partir de 1808 com a vinda da Família Real para o Brasil e a abertura dos portos para as nações amigas. Na sociedade colonial a infraestrutura portuária evoluiu muito pouco, as embarcações se mantinham ao largo e prevaleciam os velhos trapiches de madeira, situação que já prejudicava o desenvolvimento da economia nacional e das cidades, diante da insalubridade e da antiga e rudimentar prática de embarque e desembarque de mercadoria. [...] Nesse contexto teve início o alargamento dos espaços territoriais da *hinterlândia* do porto, promovendo um maior desenvolvimento comercial e regional (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, pp. 6-12).

A pesquisa visa a atingir o seguinte **objetivo geral**: analisar a importância econômica do Porto de São Mateus para a sociedade mateense e espírito-santense entre os anos de 1848 a 1889, com foco na exportação da farinha de mandioca efetivada pelo transporte fluvial do Rio Cricaré. Visa, ainda, a alcançar três objetivos específicos, via os quais se possa chegar à resposta da questão-problema de forma contextualizada. Os **objetivos específicos** foram assim formulados: 1. Estudar o povoamento e a economia de São Mateus entre os anos de 1764 a 1848; 2. Estudar a sociedade, ocupação das terras e conflitos em São Mateus no século XIX 3. Estudar o fluxo econômico da farinha de mandioca, principal produto de exportação de São Mateus, com suas principais ligações com províncias brasileiras que compunham o mercado consumidor; e 4. Estabelecer conexão entre economia, rotas de navegação e portos no Espírito Santo durante a segunda metade do século XIX (1848-1889).

**A questão-problema** a ser respondida pela pesquisa é a seguinte: a análise de fontes primárias e secundárias permite levantar dados sobre a importância econômica do Porto de São Mateus para a sociedade mateense e espírito-santense entre os anos de 1848 a 1889, tendo por base a exportação da farinha de mandioca por meio do Rio Cricaré?

**O recorte temporal 1848-1889** foi escolhido porque, em 1848, São Mateus foi elevada de vila à cidade, demonstrando sua relevância econômica, social e demográfica na região. O ano de 1889 marca o fim do Império e início de transformações socioeconômicas, com a abolição dos negros escravizados um ano antes (1888), principal mão de obra local, e intensa chegada de imigrantes, novas fronteiras agrícolas e o final do período de centralidade e hegemonia da farinha de mandioca para a economia do município de São Mateus. Os fluxos de mercadorias, de navegação e de pessoas serão interligados no decorrer do desenvolvimento do trabalho, para uma compreensão do porto como elemento central da economia e da sociedade portuária de São Mateus.

**As fontes primárias** foram obtidas mediante a análise de documentos impressos e manuscritos disponíveis no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES), relacionados ao objeto da pesquisa. Os documentos impressos foram constituídos por 37 relatórios emitidos por Presidentes ou Vice-Presidentes da Província do

Espírito Santo, de 1848 a 1889, e 03 relatórios da Companhia de Navegação do Espírito Santo e Campos, de 1867 a 1874 – previamente selecionados e já listados na parte anterior às referências. Abaixo da listagem dos relatórios são relacionadas as fontes manuscritas analisadas, constituídas por livros dos Fundos Governadoria e Agricultura do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES), onde constam documentos como ofícios e correspondências do governo da província do Espírito Santo no século XIX, relacionados às atividades administrativas do governo provincial, além de comunicações com o governo imperial no Rio de Janeiro e as câmaras municipais do Espírito Santo, incluindo São Mateus.

Nos últimos 15 anos tivemos um avanço considerável na historiografia sobre a história do Espírito Santo e sobre São Mateus<sup>2</sup>. Um trabalho recente e de grande qualidade, com uma extensa pesquisa documental, cartográfica e bibliográfica é o de Santos (2017), que na sua dissertação intitulada “São Mateus: do lugar à vila”, discute o início e o desenvolvimento do povoamento da região do século XVI até o século XIX, considerando que sua ocupação efetiva só ocorre a partir do início do século XVIII.

As recentes dissertações e teses de Rodrigo Goularte (2015) e Enaile Carvalho (2008; 2016) sobre o Espírito Santo no final do período colonial e início do império, contribuem bastante para a compreensão das redes mercantis entre as vilas do Espírito Santo e suas relações com as demais capitanias e, posteriormente, províncias, demonstrando um comércio relevante. Esses trabalhos elucidam também

---

<sup>2</sup> Destacamos os seguintes trabalhos: CARVALHO, Enaile Flauzina. **Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo (1790 a 1821)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008. CARVALHO, Enaile Flauzina. **Rede de interesses: produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)**. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016. CÔGO, Anna Lúcia. **História Agrária do Espírito Santo no Século XIX: A região de São Mateus**. Tese de Doutorado em História Econômica, USP, 2007. GOULARTE, Rodrigo da Silva. **Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)**. (TESE). Niterói: UFF, 2015. SANTOS, Sofia Maria Valente Simões dos. **São Mateus: Do Lugar à Vila**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Vitória, 2017. RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **Cultura Política e relações de poder na Região de São Mateus: o papel da Câmara Municipal (1848-1889)**. Dissertação de Mestrado em História, UFES, 2007. RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **A Escravidão em São Mateus/ES: Economia e Demografia (1848-1888)**. Tese de Doutorado em História Social, USP, 2011. NARDOTO, Eliezer Ortolani. **História, Geografia e Economia de São Mateus**. São Mateus: Ed. do Autor, 2016. MARQUES, Adilson Bulado. **Ensino de história local e patrimônio: o caso do sítio histórico porto de São Mateus**. São Mateus, Dissertação UFES, 2019.

as relações políticas da vila de São Mateus com Salvador, Rio de Janeiro e especialmente com Vitória – decisivas para a retomada do território de São Mateus por parte do Espírito Santo em 1823.

Duas importantes teses e uma dissertação recente colaboraram para a historiografia de São Mateus da segunda metade do século XIX. Anna Lucia Côgo (2007) analisou em sua tese a história agrária de São Mateus no século XIX e Maria do Carmo de Oliveira Russo (2007 e 2011) escreveu uma dissertação sobre a câmara municipal de São Mateus no período de 1848 a 1889 e uma tese sobre escravidão, com foco na economia e demografia de São Mateus.

O livro de Nardoto, publicado em 2016, denominado História, geografia e economia de São Mateus, também contribuiu com a historiografia local. A mais recente dissertação relevante sobre São Mateus é de Marques (2019), onde foi avaliado e realizado uma abordagem crítica sobre o ensino de história local nas escolas da rede pública de educação sobre o patrimônio cultural do sítio histórico do porto.

Do ponto de vista metodológico, o Porto de São Mateus foi analisado com suas especificidades, particularidades, mas dentro em um contexto histórico e de uma rede de ligações entre outros portos do Espírito Santo e demais províncias, fazendo as conexões entre as linhas de navegação, o comércio e o fluxo de pessoas entre as localidades. O modo e a intensidade de como as relações nas cidades portuárias se constroem, de acordo com suas especificidades, sofre influência do contexto regional, a forma como este espaço se estrutura (DANTAS, 2016).

No trabalho de Honorato e Ribeiro, afirma-se:

“Por sua vez, os portos também expressam os padrões logísticos regionais, as redes de intercâmbio entre produtores de matérias-primas, transporte terrestre e processamento industrial e seus mercados de consumos locais.

Além de incorporarem novas tecnologias de construção entre o século XIX e o século XX, tais portos tiveram que se adaptar para receber a infraestrutura de articulação com ramais ferroviários, guindastes e armazéns (bens de capital) capazes de agilizar a movimentação de grandes cargas e volumes e facilitar o trabalho de controle alfandegário e sanitário.

Existe um consenso entre os especialistas de que desde o final do século XIX até o início do século XX ocorreu uma verdadeira revolução na concepção arquitetônica e nas formas de gestão das atividades portuárias em todo o mundo.

De fato, essas mudanças não surpreendem, visto que as necessidades de imprimir uma nova racionalidade condizente com a demanda por infraestrutura para volumes cada vez maiores das cargas, rapidez de seu transporte, arrumação (estiva) e deslocamento por terra e água, além do transporte de pessoas, passaram a exigir mudanças profundas nos portos e nas cidades para que se procedesse a uma integração de seus mercados adjacentes à nova lógica do capitalismo mundial, a uma nova globalização. A parte visível destas mudanças se manifesta através dos navios a vapor, telégrafos e da integração logística” (HONORATO; RIBEIRO, 2016).

Honorato (2019) considera a centralidade do porto em suas múltiplas dimensões, como as redes comerciais, o processo produtivo, os processos de trabalho e as características da movimentação de carga, uma articulação de todos esses elementos com a finalidade de uma história totalizante e não segmentada, abrangendo a cultura, a atuação política dos seus agentes, a capacidade de desenvolvimento econômico etc. (HONORATO, 2019, p. 77).

Neste mesmo trabalho, o autor reforça, ainda, a importância da análise das conexões nacionais e mundiais de um porto na seguinte dimensão:

A percepção de que a análise de situações concretas não pode ocorrer sem a articulação com os processos mais gerais que ocorrem no mundo, exatamente pela especificidade da atividade portuária [...] Afinal, o porto é um mundo! Ressalte-se que estamos tratando de portos e cidades portuárias, não apenas de cidades litorâneas, mas daquelas onde a atividade portuária interfere diretamente na configuração da cidade e em sua dinâmica urbana, econômica, social e cultural (HONORATO, 2019, p. 77).

O modo e a intensidade de como as relações nas cidades portuárias se constroem, de acordo com suas especificidades, sofre influência do contexto regional, a forma como este espaço se estrutura. Marc Bloch, com sua frase que se tornou célebre e referência na historiografia, diz que “a História é o estudo do homem no tempo” (BLOCH, 2001, p. 7). José D’Assunção Barros complementa o pensamento de Bloch ao afirmar que “a História é o estudo do Homem no Tempo e no Espaço” (BARROS, 2005, p.2). As ações e transformações por que passam a vida humana

historicamente considerada acontecem em um espaço social, podendo ser também geográfico ou político.

Uma região é uma unidade definível no espaço, se caracterizando por uma certa homogeneidade interna de acordo com certos critérios estabelecidos. Os elementos internos que dão uma identidade à região não são necessariamente estáticos. Já a “região natural” constituiu-se em outra das mais essenciais noções geográficas, baseando-se na função dos elementos físicos na organização do espaço. Uma cadeia de montanhas, um rio, uma planície. A partir destes fatos naturais que assumem uma centralidade na percepção ou análise é estabelecida em seguida uma rede de relações que definem o espaço (BARROS, 2017, p.27-28).

Fernando Braudel foi o primeiro historiador a aplicar as referências ao meio geográfico a um objeto historiográfico mais específico e de maior magnitude. O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico no Tempo de Felipe II (1945) foi a sua obra que se tornou relevante por considerar para um mesmo objeto o exame de três temporalidades distintas: a longa, a média e a curta duração, cada uma com seu ritmo próprio. A relação entre a sociedade e o meio geográfico estaria no alicerce de uma nova modalidade historiográfica: a Geo-História, que introduz a geografia como grade de leitura para a história, trazendo o espaço como prioridade e não mais tratá-lo como mero teatro de operações, sendo o próprio sujeito da História. Isto possibilitou o exame da longa duração, esta história quase imóvel que acontece sobre uma estrutura onde os elementos climáticos, geológicos, vegetais e animais estão em um ambiente de equilíbrio no qual se instala o homem (BARROS, 2017, p.138).

A Geografia Humana também convergiu para considerar o espaço como campo de forças. É de um “espaço social” que Milton Santos está referenciando quando propõe associar a noção de campo a uma Geografia Nova. Ele enfatiza que o espaço humano é, em qualquer período histórico, resultado de uma produção. O ato de produzir é também o ato de produzir territórios. Cultivar a terra é dominá-la, impondo novos sentidos, delimitando o espaço frente a outros homens, exercendo um poder e um controle (SANTOS, 2005).



Silveira (2013) ressalta a importância do conceito de redes e fluxos dentro da geografia histórica: “A geografia histórica das cidades deve ser repensada para que as relações marítimas entre os lugares sejam contempladas. Não se trata de estudar somente o porto e sua hinterlândia, mas de considerar essa geografia histórica em termos de redes e fluxos”. Ressaltando a importância dos portos para a formação do Brasil Colônia: “A organização territorial do Brasil, durante os primeiros séculos da colonização, era baseada na maritimidade. Os portos, lugar de solidariedade entre navios e rotas de navegação, constituíram os primeiros sistemas de engenharia da colônia” (SILVEIRA, 2013, p.57).

Quanto à estruturação, o trabalho foi dividido em três capítulos, respectivamente denominados: 1. Povoamento e economia de São Mateus: 1544-1848; 2. Sociedade, Terras e Conflitos em São Mateus no Século XIX; 3. Economia, Navegação e Portos na segunda metade do século XIX (1848-1889); sendo precedido por uma introdução e concluído com considerações finais.

## **CAPÍTULO 1**

### **POVOAMENTO E ECONOMIA DE SÃO MATEUS 1544 - 1848**

#### **1.1 Fundação e origem do povoamento**

A data de fundação de São Mateus é comemorada no dia 21 de Setembro de 1544, razão pela qual é considerado o segundo povoado mais antigo do Espírito Santo, atrás apenas de Vila Velha (antiga Vila do Espírito Santo), fundada em 23 de maio de 1535 pelo Donatário da Capitania Vasco Fernandes Coutinho.

A narrativa é de que colonos da Vila do Espírito Santo fugiram para o norte, para escapar de frequentes ataques de índios. Essa versão ainda é propagada oficialmente pela prefeitura de São Mateus, meios de comunicação, historiadores, memorialistas e livros didáticos, que continuam considerando o ano de 1544 o marco inicial da colonização, assim como o historiador Marco Antonio Campo Dall'Orto no livro Rio Cricaré e a História Cultural do seu povo (DALL'ORTO, 2008, pp.25-26).

No entanto, não há fonte, data precisa ou nomes dos primeiros colonizadores, nem indícios de ter havido um povoado ou vila, como as Vilas do Espírito Santo (1535) e de Vitória (1551) ou um aldeamento jesuítico, como ocorreu em Reis Magos (1580), atualmente distrito de Nova Almeida, Município da Serra e Reritiba (1579), atual município de Anchieta. Esses dois tipos de ocupação, no litoral, foram o padrão da colonização da Capitania do Espírito Santo durante todo o século XVI.

Um dos argumentos favoráveis à jurisdição do Espírito Santo sobre a atual região norte do estado é a Batalha do Cricaré, ocorrida em 1558. Vasco Fernandes Coutinho, donatário da Capitania do Espírito Santo solicitou ao Governador Geral do Brasil, Mem de Sá, o envio de navios e homens para enfrentar os índios, nas Vilas do Espírito Santo (Vila Velha) e de Vitória. Desta forma em 1558, Mem de Sá, enviou seis navios e mais de duzentos homens sob o comando de seu filho, Fernão de Sá. Eles partiram de Salvador, em direção à Vitória, para socorrer o donatário e seus colonos portugueses (DAEMON, 2010, p. 128).

Receberam a informação de que os índios estavam em grande número às margens do Rio Cricaré. Existe a hipótese de que foram socorrer os colonos que teriam chegado em 1544 e estavam novamente correndo risco. Chegaram à foz do rio, no atual município de Conceição da Barra, no dia 22 de maio de 1558, e entraram com as embarcações pelo rio, até o encontro com o Rio Mariricu, afluente do Cricaré, atualmente divisa entre os municípios de São Mateus e Conceição da Barra. Fernão de Sá foi atingido por uma flecha envenenada na batalha e acabou falecendo (DAEMON, 2010, p. 128).

Outro fato bastante comentado na historiografia sobre São Mateus é a visita do Padre Anchieta em 21 de setembro de 1596, celebrando missa no local, inclusive batizando o suposto povoado e o rio, que se chamavam respectivamente Povoado do Cricaré e Rio Cricaré, com o novo nome de São Mateus (DAEMON, 2010, p. 157). No entanto, não há fontes seguras e precisas conhecidas até o presente momento que confirmem esta visita, nem sobre a presença jesuítica com aldeamentos na região no século XVI.

Aconteceram expedições e navegação no Rio Cricaré nos séculos XVI e principalmente no XVII, em busca de reconhecimento do território, de metais preciosos e da almejada e lendária Serra das Esmeraldas, mas não há registro comprobatório de povoamento e estabelecimento de quartel ou fortificação na região (SANTOS, 2017, p. 102).

Novos trabalhos sobre São Mateus levantam o debate sobre a origem e o início do povoamento. Segundo Santos (2017), não há indícios de haver uma vila ou povoação anterior ao início do século XVIII. Analisando documentos e mapas, também chegou à conclusão de que a posse do local durante os séculos XVI a XVIII era incerta, ora aparecendo como território do Espírito Santo, ora de Porto Seguro. Não havia uma delimitação clara de fronteiras entre as capitanias.

Santos (2017) conclui que não há indício de povoação nos mapas e documentos analisados. O manuscrito de 1666, do responsável pelos descobrimentos das esmeraldas, Agostinho Bezerra, refere-se ao “Rio chamado de Sam Matheus” e comprova a hipótese de que muitas diligências já tinham sido feitas no sentido de

utilizar o rio São Mateus (Cricaré) como meio de comunicação às minas, mas não existem indícios de povoação (SANTOS, 2017, p. 176).

A autora também contesta a existência de fontes primárias que atestem a existência de povoação até o início do século XVIII. Através da análise dos alvarás das sesmarias do século XVIII, pode-se confirmar o início do povoamento. A carta do Vice-rei Marquês de Angeja, pertencente ao acervo do Arquivo Histórico Ultramarino, de 29 de agosto de 1716, esclarece que Domingos Antunes já havia “princiado a povoação”, e que habitava desde março de 1716 as terras de São Mateus, com outros oito homens (SANTOS, 2017, p. 177).

No entanto, o primeiro alvará que se tem conhecimento de sesmaria no Rio São Mateus é de dezembro de 1716, no posto do Jacarandá, último ponto navegável do rio, três léguas (18 km) a oeste do atual centro de São Mateus, enfatizando a estratégia de controle do território através da navegação do principal rio da região (SANTOS 2017, p. 177). Por esta carta o vice-rei, Marquês de Angeja, nomeia Domingos Antunes capitão da povoação de São Mateus, pertencente à jurisdição da Capitania do Espírito Santo, com a atribuição de organizar o povoamento da região e a concessão de terras<sup>3</sup>. E em 1720 foi registrada a sesmaria em nome de Domingos Antunes.<sup>4</sup> O processo de distribuição de sesmarias ocorreu entre 1716 a 1750 nas duas margens do rio Cricaré (SANTOS, 2017, p. 178).

Outro documento relevante é a provisão do rei Dom João V ao capitão-mor da Capitania do Espírito Santo, Antonio Oliveira Madail, concedendo um clérigo para administrar os sacramentos dos moradores do rio São Mateus em 1722, comprovando a jurisdição do Espírito Santo sobre o território naquele período<sup>5</sup>.

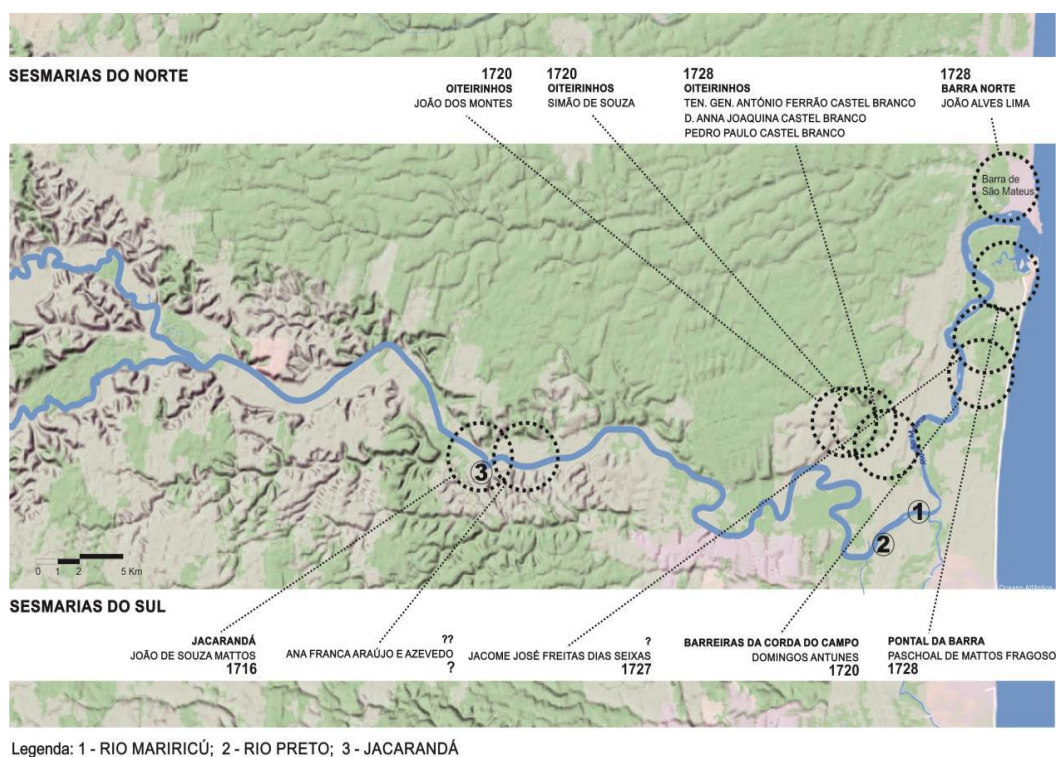
---

<sup>3</sup> Documentos Históricos, LXX, p.315-316 - Carta do Marques de Angeja a Domingos Antunes, capitão dos moradores de São Mateus.

<sup>4</sup> FREIRE, Felisbelo. História territorial do Brasil: Bahia, Sergipe e Espírito Santo. Rio de Janeiro:Typ. do Jornal do Comércio, 1906, p.108.

<sup>5</sup> AHU\_ACL\_CU\_007, Cx. 02, D.108, de 19 de junho de 1722. - PROVISÃO do rei [D.João V] ao capitão-mor da Capitania do Espírito Santo, Antonio Oliveira Madail, a conceder um clérigo para administrar os sacramentos dos moradores do rio de São Mateus.

Mapa 1: Mapa Ilustrativo das primeiras sesmarias ao longo do Rio Cricaré, anos de 1716-1728:



Fonte: Retirado de Santos (2017, p. 105), elaborado a partir do Google Earth, 2016.

Segundo José Teixeira de Oliveira (2008, p. 197), em 1716 o Marquês de Angeja escreve a Domingos Antunes, capitão do distrito de São Mateus, “concedendo-lhe faculdade para continuar aquela povoação”. Domingo Antunes era natural da cidade de Porto, Portugal, casado e estabelecido inicialmente na vila da Vitória. Foi concedida a patente de capitão dos moradores da povoação de São Mateus, subordinado ao Capitão-Mor da Capitania do Espírito Santo, João de Velasco e Molina. As sesmarias vão sendo concedidas ao longo do Rio Cricaré e a povoação vai crescendo e expandindo as áreas de produção agrícola. Desta forma, a partir da centralização de poder e subordinação à administração da Bahia, há a ocupação efetiva do território e da povoação de São Mateus, através da Capitania do Espírito Santo, e não da Capitania de Porto Seguro, anexada à Capitania da Bahia desde 1761.

Os alvarás de cessão das sesmarias no início do século XVIII, a partir de 1716, eram de grandes dimensões, medindo uma légua (6 km) de largura na beira do Rio São Mateus (Cricaré) por três léguas (18 km) de comprimento para o sul do rio, sempre nas margens. Muitos sobrenomes dos sesmeiros continuaram nas famílias que formaram os municípios de São Mateus e Conceição da Barra: Cardoso, Souza, Lopes, Vasconcellos, Almeida, Costa, Vieira. (NARDOTO, 2016, p. 87).

## **1.2 De povoado a vila em 1764**

Com a chegada do Marquês de Pombal ao poder em 1755, através da nomeação para o cargo de secretário de Estado dos Negócios Interiores do Reino, cargo semelhante ao atual primeiro-ministro, há uma maior centralização do poder e uma série de medidas administrativas e econômicas. Podemos citar como medidas emblemáticas deste período a criação do Diretório dos Índios (1755) e a expulsão dos jesuítas (1759).

A Capitania Real da Bahia incorporou as Capitanias de Ilhéus em 1754 e Porto Seguro em 1761, aumentando a centralização política. O projeto de Pombal incluía a ocupação de todas as antigas povoações para um maior controle administrativo e do território por parte da Coroa, com a elevação à vila sob o comando político de suas elites locais.

No lugar das antigas capitanias, são criadas em 1763 as Comarcas de Ilhéus e de Porto Seguro. Em 1764 assume como ouvidor da Comarca de Porto Seguro Tomé Couceiro de Abreu, para executar o projeto administrativo do Reino de Portugal, através da Capitania Real da Bahia.

O atual território do norte do Espírito Santo foi considerado como pertencente à capitania da Bahia, sendo a divisa delimitada no rio Doce. O principal objetivo era incorporar a povoação às margens do rio Cricaré, transformá-la em vila, assegurar o controle do território, explorar as riquezas como a madeira, produzir alimentos para o abastecimento interno e controlar o acesso e a navegação do rio.

Não foram encontrados (até o presente momento) documentos por parte da capitania do Espírito Santo protestando e reivindicando a devolução do território norte da capitania. Recapitulando o histórico da capitania do Espírito Santo no

século XVIII, em 1711 ocorre o falecimento do donatário Manuel Garcia Pimentel, com ausência de descendentes. Assumem o capitão-mor e os oficiais da Câmara de Vitória. Em 1715 o Conselho Ultramarino indicou ao soberano a compra da donataria pela Fazenda Real, para se incorporar à coroa, situação que se estendeu até 1811 (OLIVEIRA, 2008, p. 195).

Os capitães-mores foram nomeados pela Bahia, sede do governo geral, desde 1718, e em 1764 o capitão-mor era Anastácio Joaquim Moita de Furtado. Por conta desta subordinação e ligação direta dos capitães com a poderosa Capitania Real, não havia interesse em “defender” este território de São Mateus da anexação por parte da Bahia. Mesmo tendo ocorrido alguma resistência local à decisão imposta, provavelmente não haveria a possibilidade de se recorrer da medida tomada pela Coroa Portuguesa e a Capitania Real da Bahia. É importante ressaltar que não foi uma decisão nem uma anexação de São Mateus por Porto Seguro, mas sim da Capitania da Bahia, a mando do projeto de poder pombalino. A capitania de Porto Seguro já tinha sido extinta neste período.

É possível verificar as instruções do Marques de Pombal para o ouvidor Thomé Couceiro de Abreu<sup>6</sup>, de acordo este o trecho do documento:

“8) Uma das partes principais daquela capitania é o importante Rio de São Mateus no qual, além de se dizer, que há preciosas madeiras para construção de naus, se afirma também que decorrendo pela serra dos cristais, trás o seu nascimento das minas do serro do frio. E como os novos moradores, que forem se estabelecer nas margens do dito rio, achando a notícia de que por ele podem ir àquelas preciosíssimas terras não cuidarão em outra coisa alguma, senão a de passarem a elas, deve V. Mercê por hora vigiar com todo o cuidado que nenhum passe daqueles limites, que V. Mercê lhe assinar até nova ordem de Sua Majestade” (AMARAL apud NARDOTTO, 2016, p. 91).

Neste oitavo item do auto é orientado ao ouvidor verificar as madeiras para construção de naus e outras embarcações navais, além da vigilância para que não se ultrapassasse o limite da povoação e a proteção da navegação rio adentro, em direção à região da Comarca do Serro Frio, Minas Gerais. O intuito era a proteção

---

<sup>6</sup> Ordens Régias do Livro 4, de 1758-1765, Lisboa, Arquivo de Marinha e Ultramar, página 198.

real às minas e bloqueio dos rios para evitar o fluxo de pessoas e possíveis contrabandos. O nono item do documento esclarece:

“9) Não deve a V. Mercê, nem pela imaginação passar o objeto de ir fazer o descobrimento de Minas, mas antes se deve aplicar muito seriamente, depois dos estabelecimentos das novas vilas que puder erigir, e da educação dos seus habitantes; na cultura dos frutos para se sustentarem com abundância, não só os moradores das mesmas terras mas fazerem o comercio deles para a Bahia e o Rio de Janeiro. Fazendo V. Mercê compreender aqueles novos colonos que não podem ter maior riqueza do que lavrarem muita qualidade de frutos e algodões, para socorrerem as duas maiores capitais do grande império do Brasil, porque o seu produto lhes trará dinheiro em abundância, para comprarem todos os negros que lhe forem precisos para adiantarem cada nas suas plantações e dilatarem a mesma proporção os seus descobrimentos a favor da barra do mesmo rio, para o comércio e da cultura, que houverem adiantado” (AMARAL apud NARDOTTO 2016, p. 91).

No nono item é ressaltada a proibição para a passagem para Minas Gerais com o intuito de descoberta de novas minas e caminhos. É incentivado o comércio com a Bahia e o Rio de Janeiro através da agricultura, que poderá proporcionar recursos financeiros para a compra de negros escravizados, aumentando a área e produção agrícola, direcionando essa expansão entre a antiga povoação e a barra do rio, atual Conceição da Barra, com o intuito de desenvolver o comércio e a produção agrícola.

Interessante observar que estas instruções econômicas realmente foram implementadas nas últimas décadas do século XVIII e no século seguinte: a área entre São Mateus e Barra de São Mateus (Conceição da Barra) foi ocupada com fazendas de plantação de farinha de mandioca, com mão de obra de negros escravizados, atendendo principalmente aos mercados do Rio de Janeiro e Bahia. O décimo terceiro item do documento, afirma:

“13) A comunicação da nova ouvidoria que V. Mercê vai criar com a do Espírito Santo é sumamente interessante, tanto ao serviço de sua majestade, como ao bem comum daqueles moradores; pelo que ordena o mesmo senhor que V. Mercê dê toda providencia que julgar necessária, para que as duas ouvidorias, se façam comunicáveis, visto o interesse recíproco, que ambas a segue” (AMARAL apud NARDOTTO, 2016, p. 91).



A comunicação com a ouvidoria do Espírito Santo, vizinha, é incentivada, demonstrando o interesse em interligar os moradores e o comércio entre as Ouvidorias de Porto Seguro, pertencente à Capitania da Bahia e a Ouvidoria e Capitania do Espírito Santo. Conforme Amaral *apud* Nardotto (2016):

“16) uma das averiguações que V. mercê deve fazer logo que chegar a dita capitania e com o maior segredo é examinar a largura e função dos rios de São Mateus e das Caravelas, vendo quantas braças de água tem no baixamar em águas vivas, e o quanto sobem as mesmas águas na preamar; quantas léguas de cada um dos ditos rios se podem navegar, desde as suas barras, até onde forem praticáveis no país descoberto; e os fundos que neles se forem achando; pondo V. Mercê nessa diligência o maior cuidado. Dando conta a sua majestade do que achar a esse respeito de sua mesma letra sem que possa expedir-se por amanuense algum; porque tem consequências gravíssimas a relaxação desse segredo” (AMARAL *apud* NARDOTTO, 2016, p. 92).

Informações sobre a largura, profundidade e as condições do Rio São Mateus (Cricaré) e seus afluentes, fundamentais para a navegabilidade, foi solicitada para o Ouvidor, no mais absoluto segredo, por conta da possibilidade de adentrar os sertões e chegar até as minas do Serro Frio. Este levantamento solicitado foi importante para o incremento futuro da navegação no rio.

As instruções do Marques de Pombal para o ouvidor Thomé Couceiro de Abreu, deixam claro um projeto muito bem planejado e posteriormente executado de ocupação daquela região, com estudos detalhados das condições geográficas da região, com informações sobre a navegabilidade do rio Cricaré, tribos indígenas, principais plantas e madeiras encontradas (AMARAL *apud* NARDOTTO, 2016). Os estudos prévios verificaram todas as condições necessárias para a implantação da vila, demonstrando que não foi uma aventura ou meramente uma aposta da Coroa Portuguesa. O documento apresenta relevantes diretrizes militares, econômicas e sociais.

São Mateus cumpriu à risca as determinações nas décadas seguintes: ocupação das margens do rio Cricaré para fornecimento de alimentos (farinha de mandioca) para os grandes mercados da Bahia e do Rio de Janeiro, utilizando mão-de-obra escrava e escoando a produção agrícola pelo rio e pela navegação de cabotagem. É interessante ver a correspondência do ouvidor Tomé Couceiro de Abreu

descrevendo a região da ouvidoria de Porto Seguro, pertencente à capitania da Bahia, conforme documento do Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa, com cópia no Arquivo do Estado da Bahia<sup>7</sup>. Importante depoimento sobre a presença indígena na região, já em contato com a povoação de São Mateus. No levantamento realizado em 1764, antes da fundação da vila, consta:

“também me informaram, parece-me que com verdade, que a povoação de São Mateus tem descido por várias vezes bastante gentios em tom de paz a fazer o seu negócio e que o mais que querem são facões e machados dando por eles redes e cintos de penas, e que nas suas aldeias são governados por um João da Silva Guimarães, que há anos desceu fugido das minas

Tão bem lhes mandei carta para o mesmo João da Silva, convidando-o a que descesse com os mesmos índios, que eu lhe prometia da parte de Sua Majestade dar-lhes terra para ele fundar uma boa povoação e se estabelecerem todos nas terras que ele quisesse e que ao mesmo senhor representaria todo o bom serviço, que ele nesta parte lhe fizesse, para o premiar conforme o seu merecimento e que se não intimidasse se tinha algum crime porque SM usaria com ele de sua real clemencia”(AMARAL apud NARDOTTO 2016, p. 92-93).

Também antes da fundação da vila o ouvidor Tomé Couceiro de Abreu, com grande esforço e dificuldades, fez um levantamento minucioso do Rio Cricaré, conforme solicitado pelo Marquês de Pombal, informando a largura, profundidade, denominação de algumas localidades ribeirinhas e madeiras encontradas nesta região. Na descrição do Rio São Mateus, é informado pelo documento:

“16/06/1764 [...] Da largura, profundidade e localidades do Rio São Mateus [...] Rio – Pouco acima da Barra do Pontal no Norte por onde vê o canal, principia o Rio...Tem de fundo o canal defronte das mesmas ilhas de baixa mar, braça e meia de preamar 2 e ½ e de largo 110 braças pouco mais ou menos”. (AMARAL apud NARDOTTO 2016, p. 95).

Esse trecho descreve a foz do rio Cricaré, em Conceição da Barra. Após isso, Couceiro vai descrevendo as condições de navegabilidade das localidades da região. São citadas as seguintes, na ordem a partir da Barra do Pontal (Foz): Pedras, Barreiras, Povoação Velha, Mariricu, Registro, Carreira dos Dois Irmãos,

---

<sup>7</sup> Ordens Régias do Livro 4 (1758-1765), fls. 198 e seguintes, Lisboa, Arquivo de Marinha e Ultramar apud AMARAL, Braz. Limites entre a Bahia e o Espírito Santo. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1917.

Pedra D'água e Outeirinhos, até chegar ao Porto da Povoação, futura vila de São Mateus:

“Tem este mesmo rio no Porto da Povoação 35 braças de largo em partes e em outras 40, e de fundo de baixamar perto de 2 braças e de preamar 2 e meia, fundo de área e em outras partes se acha com mais seis e sete braças de largo e com menos de dois e três palmos de fundo em outras partes com mais três para quatro palmos, porém estas medidas não correm geralmente em todo o rio” (AMARAL apud NARDOTTO 2016, p. 95-96).

Depois das medições e observações realizadas, constata-se a navegabilidade do rio e as condições favoráveis do Porto da Povoação para receber embarcações. A importante expedição continua até a localidade de Jacarandá, três léguas (18 Km) rio acima, onde é informado o limite navegável para embarcações. Este limite já era conhecido, pois era a última localidade na direção oeste, fronteira agrícola da região, com distribuição de sesmarias na primeira metade do século XVIII:

“Este rio é navegado de embarcações até a paragem chamada o Jacarandá, que fica acima da povoação 3 léguas e desta paragem para cima até a repartição dos rios só podem navegar canoas ou barcas meio dia de viagem de Jacarandá até a dita repartição dos rios só podem navegar canoas ou barcas meio dia de viagem por ser daí para cima o rio estreito com 10 braças de largo e com muitas voltas e brejos nas suas margens e em poucas partes se acham terras enxutas” (AMARAL apud NARDOTTO, 2016, p. 96).

A viagem continua até a Cachoeira do Cravo, futura sede da fazenda homônima da família Cunha, principal oligarquia de São Mateus no século XIX, estando descrito:

“Das repartições dos rios a chegar à primeira cachoeira do sul, se gastam 2 a 3 dias de viagem... de forma que só com abundância de água pode navegar-se... Da boca do mesmo rio da parte do Norte até a primeira cachoeira se gastam 6 dias não havendo inundações de águas e por esta parte se acham pelas suas margens mais terras enxutas que nas do sul” (AMARAL apud NARDOTTO, 2016, p. 96).

Foram comprovadas as dificuldades para navegação em direção oeste e o acesso ou contrabando de metais pela via fluvial a partir do Rio Cricaré. Ao mesmo tempo, confirmou-se o potencial econômico para a intensificação das fazendas de plantação de mandioca e da utilização do Rio Cricaré para transporte e comércio no trecho entre Jacarandá até a foz em Conceição da Barra.

Estas incursões comprovaram a importância estratégica e econômica para a fundação de uma vila na povoação de São Mateus, que ocorreu em setembro de 1764. Estes relatórios revelam o planejamento e os diversos estudos realizados que serviram de base para a ocupação direcionada da região para os produtos agrícolas de abastecimento do mercado interno, especialmente Rio de Janeiro e Bahia, além do transporte fluvial e marítimo, conforme determinações do Marquês de Pombal e confirmadas nas expedições realizadas pelo ouvidor Couceiro.

Encravada em um território com relativa distância na época para a costa marítima, acessível apenas pelas águas do rio Cricaré e cercada por uma floresta densa “cheia de animais ferozes e índios bravios”, na visão dos administradores, São Mateus incorporava significados estratégicos para a colonização portuguesa na questão referente ao domínio colonial de um território ocupado por inúmeros grupos indígenas não “domesticados”, os chamados botocudos. O povoado demarcava uma zona de contato<sup>8</sup> entre o mundo colonial e o universo indígena, tornando-se política e espacialmente como o lugar da ordem, contrapondo-se aos “sertões cobertos de gentios de mal natural”, que representavam a “barbárie” e eram considerados entraves à expansão portuguesa (CANCELA, 2012, pp. 177-180). Desta forma, a consolidação da presença colonial em São Mateus, com a sua elevação à categoria de vila, representava a possibilidade de conquistar os territórios dominados por diversos grupos indígenas de modo a assegurar a expansão do domínio português sobre os confins da recém-expandida Capitania Real da Bahia.

Em 1764, a povoação de São Mateus foi transformada em vila, com o intuito de ser um posto de fiscalização do acesso às minas de ouro, diamante e esmeralda que se escondiam na nascente do rio Cricaré, em Minas Gerais, no atual município de São Félix de Minas, buscando também consolidar-se como zona de contato, ponto de expansão agrícola e extrativista, além da incorporação dos índios não “domesticados” à sociedade colonial, aumentando as fronteiras portuguesas nos

---

<sup>8</sup>Segundo Mary Louise Pratt, zonas de contato seriam “espaços sociais onde culturas díspares se encontram, se chocam, se entrelaçam uma com a outra, frequentemente em relações bastante assimétricas de dominação e subordinação – como o colonialismo, o escravagismo, ou seus sucedâneos ora praticados em todo o mundo” (PRATT apud MOREIRA 2017, p.108)

denominados sertões, dentro do projeto político e econômico do Marquês de Pombal (CANCELA, 2012, pp. 178-179).

A partir do Auto de Demarcação da Vila, pode-se dimensionar a povoação no ano de 1764, que já contava duas ruas paralelas e outras três perpendiculares menores, a partir da praça da igreja matriz. Na praça foi levantado o pelourinho, demarcado o sítio urbano, a dimensão e local da Casa de Câmara e Cadeia (atual Museu Municipal de São Mateus) a ser construída para instalar os oficiais da nova vila (SANTOS, 2017, p. 180).

O ouvidor José Xavier Machado Monteiro, que governou a Comarca de Porto Seguro entre 1767 a 1777, aplicou os traçados ortogonais à malha urbana das novas vilas que pertenciam à Comarca, como São Mateus. Determinou a construção de Pelourinhos em todas as vilas, mesmo que fossem de madeira e a reconstrução de casas de Câmara e Cadeia<sup>9</sup>. José Xavier Machado Monteiro também escreve sobre os principais produtos econômicos das vilas, mão de obra utilizada e meios de transporte:

“Pelo meio de reprehender a vadiação e a ociozidade tem feito... aumentar as roças e crescer tanto a lavoura, que póde afirmar ter duplicado ... a das farinhas, que nela he a mais util e com o producto das quaes se vae também augmentando a escravatura; e sahindo já em abundância dos portos<sup>10</sup>”

A povoação de São Mateus reúne as características das primeiras povoações portuguesas no Brasil, localizando-se ao longo do rio, no ponto mais elevado da região estrategicamente protegido, tendo o controle de guarda para a foz e para as nascentes do rio, nos sertões. A Igreja Matriz é o elemento centralizador de agrupamento e união, demarcando o centro urbano inicial da povoação, em torno da qual se consolidará a construção das demais edificações. A economia da vila de São Mateus no início do século XIX era crescente e se manteve em ascensão seguramente até meados desse século.

---

<sup>9</sup>Arquivo Histórico Ultramarino AHU, Cx 51, D.9492. Disponível em: [http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=005\\_BA\\_CA&Pesq=Cx%2051,%20D.%209492&pagfis=24849](http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=005_BA_CA&Pesq=Cx%2051,%20D.%209492&pagfis=24849). Acesso em: 23 ago. 2021.

<sup>10</sup> Idem

Com a prosperidade econômica, houve o aumento do número de estabelecimentos, em um crescimento contínuo do número de construções na primeira metade do século XIX. Este crescimento se deu em torno do centro religioso e cívico e também na região do porto de São Mateus. Um porto com grande movimento, que demandou a construção de edificações em torno do espaço de cais e da Praça do Porto (SANTOS, 2017, p. 182).

Não há fontes que indiquem o momento em que a povoação de São Mateus se fixou no local mais elevado, onde o ouvidor Tomé Couceiro, em 1764 a encontrou com o seu centro urbano constituído e a elevou a vila, em resposta à ordem régia que trazia da Coroa. A atividade econômica relacionada com o grande movimento no seu porto refletiu-se na evolução urbana da vila, no fim do século XVIII, consolidando-a como núcleo urbano, e por isso, elevada a cidade em 1848 (SANTOS, 2017, p. 184).

Para compreendermos melhor esta especificidade de São Mateus, temos que retomar à elevação do povoado da vila, em 1764. Localizada a oito léguas (aproximadamente 48 Km) da costa do mar através da navegação no Rio Cricaré e assentada em um sítio elevado na margem direita deste rio, São Mateus foi a primeira vila fundada pelo ouvidor da comarca de Porto Seguro, da Capitania Real da Bahia (a Capitania de Porto Seguro foi anexada desde 1761 à Capitania Real da Bahia), Tomé Couceiro de Abreu. Contava com 350 habitantes, entre brancos e índios “civilizados”, que contabilizavam suficiente número de moradores para se constituir câmara própria e território demarcado a ser administrado (CANCELA, 2012, p. 177).

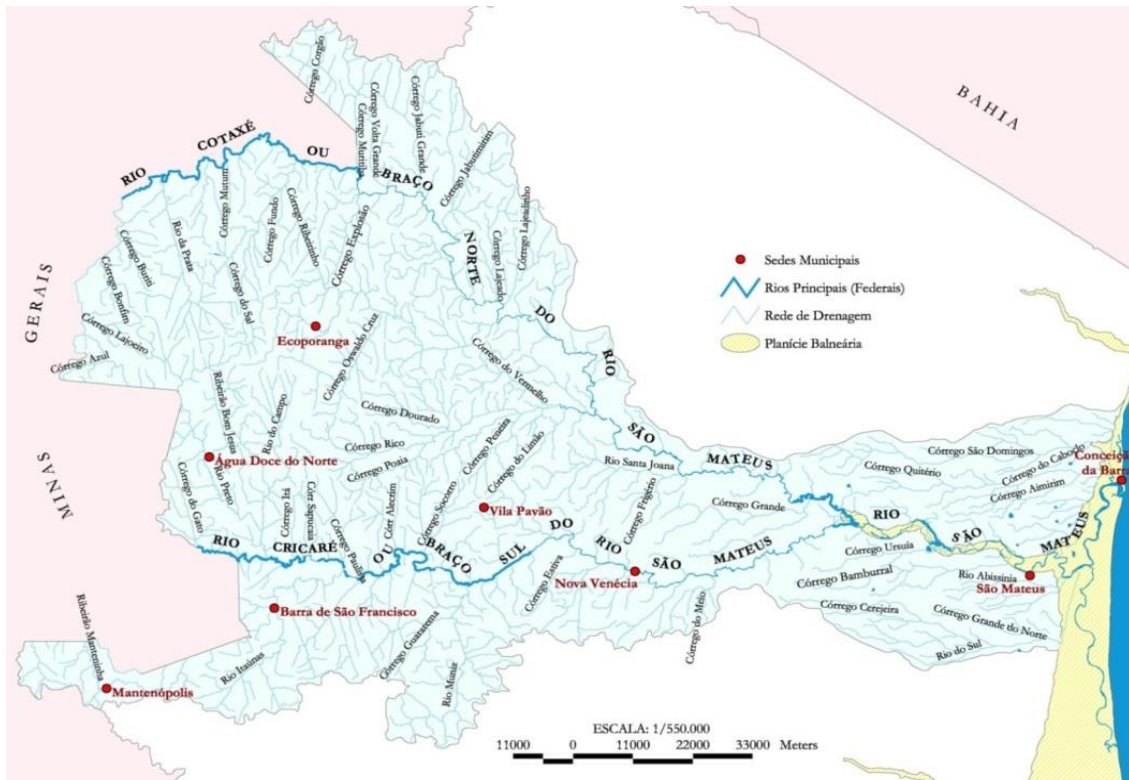
A região de São Mateus também apresentava importantes atrativos naturais para a colonização portuguesa. As terras fertilizadas pelo rio Cricaré e seus afluentes formavam um terreno considerado excelente para todas as qualidades de agricultura, com diversas roças de mandioca, que já produziam considerável volume de farinha desde meados do século XVIII, utilizada tanto para o consumo de subsistência local quanto para a exportação em direção à vila de Vitória, para a capital, Rio de Janeiro e para os portos da Bahia, especialmente Caravelas e Salvador.

As florestas ao redor de São Mateus possuíam grande abundância de jacarandá, vinhático e outras madeiras valorizadas, que despertavam a cobiça de vários colonos luso-brasileiros que faziam o comércio desta matéria-prima demandada pela crescente indústria naval portuguesa, fazendo do local um dos principais portos de exportação de madeiras da região. Além disso, o rio da povoação de São Mateus também tinha peixes em abundância, fornecendo parte do alimento diário que garantia o sustento básico da população local. Ao tomar conhecimento dessas condições, Tomé Couceiro de Abreu verificou a viabilidade econômica e política para tornar-se uma vila, se lhe fosse conferida autorização régia para constituir governo próprio através de sua câmara, cadeia, além do seu território, acreditando que a natureza oferecia as oportunidades para fazer daquela povoação “uma das melhores desta costa” (CANCELA, 2012, p. 177).

A povoação se constituía no local mais avançado sobre os denominados sertões da recém-constituída comarca de Porto Seguro, subordinada à capitania Real da Bahia. A esta, incorporou o território norte da capitania do Espírito Santo em 1764, aproveitando-se da indefinição de fronteiras entre as capitanias desde a divisão das capitanias hereditárias no século XVI. Desta forma, na comarca de Porto Seguro, pertencente à capitania Real da Bahia, foram criadas diversas vilas na capitania neste período: São Mateus, Prado, Belmonte, Porto Alegre (Atual Mucuri), Viçosa (Atual Nova Viçosa) e Alcobaça, entre os anos de 1764-1772, sendo a principal atividade mercantil a produção de farinha de mandioca para abastecimento dos principais centros econômicos do Brasil no século XVIII (CANCELA, 2012, p. 160).

No caso específico de São Mateus, tinha-se também o atrativo das madeiras. Outro fator importante era a vigilância dos rios e entradas para as Minas Gerais, feito por controle da navegação no rio Cricaré por conta de possíveis contrabandos das minas. Era o povoado, depois vila, mais ao interior da Comarca de Porto Seguro, já que as outras eram no litoral. Era interesse controlar os botocudos e demais indígenas hostis e garantir a pacificação ou mão de obra necessária, em alguns casos, especialmente no sul da capitania Real da Bahia (CANCELA, 2012, pp. 178-179).

Mapa 2: Mapa da Bacia Hidrográfica do Rio São Mateus (Cricaré) no Espírito Santo:



Fonte: Disponível em: <<https://www.cesan.com.br/noticias/cesan-participa-da-expedicao-ambiental-do-rio-sao-mateus>>. Acesso em: 13 set. 2020.

A Vila nasce no alto da elevação de frente para o Rio Cricaré, ponto estratégico de observação de defesa, com fornecimento de água necessário para os moradores. O acesso era feito exclusivamente pelo rio e havia uma única e estratégica subida da região do porto para a cidade alta. Foram rapidamente criadas em São Mateus estruturas administrativas e de controle, como a câmara municipal e a cadeia pública, simbolizadas no prédio da antiga Casa de Câmara e Cadeia, atual Museu Municipal de História da Cidade de São Mateus.



Figura 2: Museu Municipal de História de São Mateus:



Fonte: Foto do autor, 17 de setembro de 2021.

Após a instalação inicial da estrutura administrativa da vila, incremento do povoamento e aumento da produção, eram necessários incrementos na logística de escoamento da farinha de mandioca: trapiches, galpões, embarcações etc. Aos poucos a vila começa a implementar a estrutura necessária para a movimentação e armazenamento das cargas visando a exportação dos produtos. Surge uma rede comercial envolvendo o financiamento, transporte e vendas dos produtos nas praças comerciais.

### **1.3 Produção econômica – farinha de mandioca**

A produção econômica de São Mateus, incorporada à comarca de Porto Seguro, pertencente à capitania Real da Bahia, estava dentro de um projeto político idealizado pelas reformas produzidas no Estado do Brasil pelo Marquês de Pombal: a produção de gêneros alimentícios para o mercado interno, abastecimento das principais cidades da colônia, especialmente Salvador, capital até 1763, e o Rio de Janeiro, nascente capital da colônia.

Devido ao crescimento populacional, especialmente pela mineração na capitania de Minas Gerais, novas vilas se formaram no caminho da Estrada Real e nas zonas mineradoras. O ouro e o diamante, principais riquezas de Minas no século XVIII,

eram exportados para Portugal pelo porto de Paraty, inicialmente e posteriormente, Rio de Janeiro, incrementando o comércio no porto desta cidade, que se tornou o principal centro comercial do Brasil colônia e, em virtude disso, capital a partir de 1763.

A transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808, com a instalação da família real no Rio de Janeiro, foi o outro grande fator de crescimento populacional e aumento do mercado consumidor interno, com o incremento das trocas comerciais e do porto. A abertura dos portos em 1810, consequência do acordo com os ingleses para o apoio e escolta naval da família real, resultou no final oficial do monopólio comercial aos navios portugueses no comércio com o Brasil aumentando o fluxo internacional com o Rio de Janeiro, especialmente da Inglaterra.

Todos esses processos da segunda metade do século XVIII e início do século XIX resultaram na concentração econômica, comercial, populacional e política no Rio e Janeiro, migrando o principal polo econômico do Brasil da atual região do Nordeste para o atual Sudeste. Tudo disso gerou uma demanda enorme por alimentos para a população crescente. Dessa forma era necessário pensar nos produtos de exportação, como o açúcar e a mineração, mas também nos produtos necessários para o abastecimento interno para a população livre e escravizada, como as carnes, grãos de cereais e a farinha de mandioca.

A mandioca é uma planta nativa do Brasil e encontrada em todas as regiões do atual território brasileiro, tendo sido incorporada no início da colonização da dieta alimentar de vários grupos originários que produziam beijus, tapiocas, farinha etc. A partir do contato inicial desses grupos, especialmente Tupi, com os portugueses e posteriormente com os africanos escravizados, houve uma adaptação e incorporação dessa planta na dieta alimentar, inclusive com o domínio da técnica da produção artesanal da farinha. O consumo da farinha de mandioca junto com a carne-seca e o feijão se tornou muito popular, sendo considerada a base da alimentação do Brasil colônia e império.

Por ser a mandioca de fácil plantio e a farinha de mandioca um produto barato, nutritivo, e não perecível, a dieta foi incorporada principalmente para os escravizados. Era o “arroz com feijão” da época: comida barata, popular, com

carboidratos que proporcionam energia, "sustança" na linguagem popular, especialmente para trabalhos pesados na lavoura e na mineração.

Cascudo (1967), no seu clássico livro *História da Alimentação no Brasil*, enfatizou a importância da mandioca para a alimentação brasileira desde o início da colonização, escrevendo um capítulo dedicado ao tubérculo, denominado "A Rainha do Brasil". Cascudo relata que diversos cronistas do século XVI, como os Padres Manuel da Nóbrega e José de Anchieta, já enfatizavam a presença marcante da mandioca como principal alimento indígena, especialmente os Tupi, e que foi rapidamente incorporada à dieta dos colonos portugueses. Foi incluída nas trocas comerciais com a África e virou alimento básico fundamental dos negros escravizados no Brasil (CASCUDO, 1967, pp.93 e 95)

Explicando a denominação de rainha do Brasil, Cascudo afirma que "A mandioca é o primeiro conduto alimentar brasileiro pela extensão e continuidade nacional" (CASCUDO 1967, pp.99). Henrique Ataíde da Silva ressaltou a importância da mandioca para a alimentação de São Paulo e do Brasil na dissertação *Mandioca, a rainha do Brasil? Ascensão e queda da Manihot esculenta<sup>11</sup> em São Paulo* (2008), enfatizando que o tubérculo possui uma relação direta com a formação socioeconômica do Brasil desde o período colonial, se constituindo em uma "herança indígena" em todo o território brasileiro, assim como técnicas de cultivo indígenas, como a agricultura de coivara. A junção destes dois elementos consolidou uma forma segura para a subsistência dos colonos, especialmente em áreas de floresta tropical (SILVA, 2008, p. 37). O autor explica as características e propriedades da mandioca, citando os dois tipos principais e a diferenciação na utilização deles na alimentação humana:

"A mandioca pode ser dividida em dois grandes grupos, genericamente chamados de "Amarga" ou "Doce", dependendo da quantidade de ácido cianídrico contido nestas raízes. As raízes "amargas" contêm altas taxas desta substância, sendo necessário passar por um complexo processamento antes de ser consumida, envolvendo, entre outras etapas, ralar e espremer para tirar o caldo, no qual se concentra a maior quantidade da toxina. Notadamente, estas espécies deste

---

<sup>11</sup> Nome científico da Mandioca. Referência ao termo encontrado no capítulo do livro de Câmara Cascudo (1967)

grupo são as preferidas na fabricação de farinha, principalmente nas regiões da floresta tropical. Já as variedades doces, também chamadas de “aipim” ou “macaxeira”, possuem baixa taxa desta substância, sendo consumíveis apenas com cozimento” (SILVA, 2008, p. 37).

Dentre os motivos para ter sido escolhida como preferida pelos indígenas do território brasileiro deve-se ao fato de que:

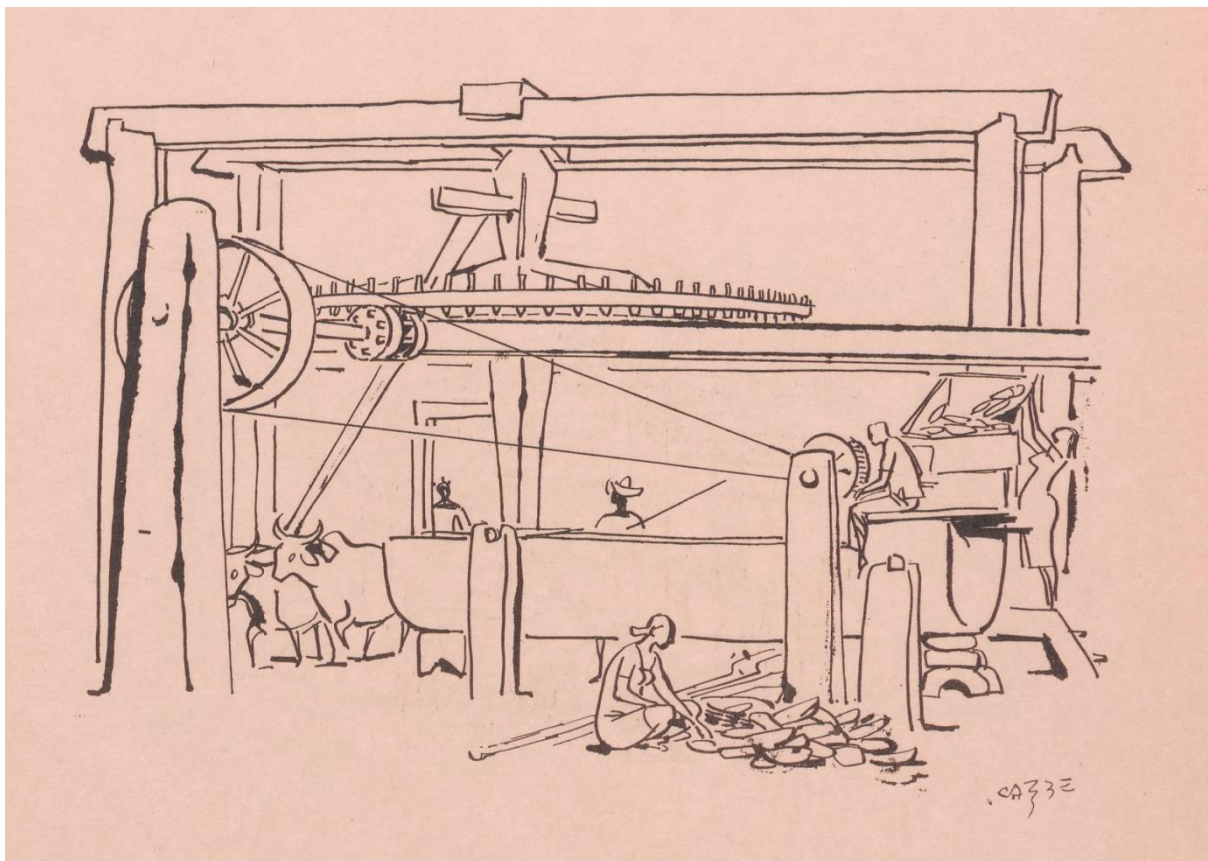
“...seu cultivo é menos exigente em termos agronômicos e sua produção é certa; sua conservação no clima tropical é mais fácil, já que ela pode ser colhida após o primeiro ano de crescimento em qualquer estação; e também é uma fonte confiável de carboidratos, desempenhando importante papel nutricional. ...No Brasil, durante o período colonial, a mandioca estava perfeitamente adaptada ao padrão itinerante de ocupação do território. Portanto, neste contexto de seminomadismo que marcou o início da colonização, a mandioca oferecia um alimento de fácil obtenção, bastando arrancá-las e processá-las. Isso garantiu ao tubérculo um papel de grande importância na alimentação, sendo, pelo menos durante três séculos e meio, principalmente em áreas onde a presença indígena foi mais acentuada, “a alimentação do Brasileiro” (SILVA, 2008, p. 37-38).

No século XIX o tubérculo era encontrado em todas as regiões do Brasil e incorporado à dieta dos índios, brancos e negros escravizados, como pode ser verificado nos relatos dos viajantes que percorreram o território brasileiro neste período. Nas proximidades de Vitória, em 1818, o francês Saint-Hilaire descreve a fabricação da farinha de mandioca feita pelos negros escravizados:

“Os negros começam por tirar a casca das raízes com uma faca e depois as passam num ralador. Este ralador é de latão e cobre a volta de uma roda móvel, em estreita mesa (...). Debaixo da roda há um aparador onde a polpa cai. Esta é comprimida a princípio com as mãos; em seguida, para acabar de fazer sair o líquido venenoso que a mandioca contém, como todos sabem, colocam-na numa peneira feita numa espécie de palmeira, que chamam tipiti” (SAINT-HILAIRE, 1974, p.55)

Saint-Hilaire observa também que a farinha de mandioca é misturada ao feijão e a outros “pratos com molhos” (SAINT-HILAIRE 1974, p.56).

Figura 3: Casa de Farinha com Bolandeira tradicional, Distrito de Rio Preto, 18 Km do Centro de São Mateus, ilustração feita por Carybé em 1953:



Fonte: retirado de BRAGA, Rubem. Uma Viagem capixaba de Carybé e Rubem Braga. DEC: Rio de Janeiro, 1981. P. 87

#### **1.4 Independência do Brasil e retorno de São Mateus ao Espírito Santo em 1823**

São Mateus já tinha estabelecido a dinâmica produtiva da farinha de mandioca quando houve o movimento de anexação à província (Novo termo utilizado para a divisão político-administrativa do Brasil a partir de 1821) do Espírito Santo, em 1823, aproveitando a guerra da independência em 1822/23, deixando de ser subordinada à província da Bahia.

Rodrigo Goularte (2015) analisa a elite política do Espírito Santo e a sua relação com as redes comerciais no período de 1815-1825. Nesta tese, fica explícita a importância de São Mateus para os fluxos comerciais de Vitória. Do total de 860 viagens realizadas a partir do porto de Vitória entre 1815-1825, 191 tiveram São

Mateus como destino e 180 para o Rio de Janeiro, respectivamente 22,20% e 20,9% (GOULARTE, 2015, p. 34-36).

Estas ligações comerciais e políticas foram fundamentais para que São Mateus retornasse em 1823, desta vez em definitivo, ao território do Espírito Santo. Foi feita uma articulação, com apoio militar, para que a vila declarasse apoio à independência do Brasil e o pertencimento à província do Espírito Santo, deixando de ser subordinada à Bahia.

A peculiaridade de São Mateus ressalta o valor das redes mercantis do Espírito Santo nas primeiras décadas do Oitocentos. Em 1764, a vila foi criada e anexada à capitania Real da Bahia. Em 1823, São Mateus voltou a integrar o território do Espírito Santo, por conta das relações mercantis com Vitória e com as províncias do sul, além da turbulenta conjuntura política na Bahia no processo de independência da América Portuguesa. Desta forma, em relação à província do Espírito Santo, no decênio de 1815-1825, São Mateus foi porto externo enquanto pertencente à Bahia (1815-1822), e depois intraprovincial (1823-1825), pertencente à capitania do Espírito Santo (GOULARTE, 2015, p. 34-36).

O Espírito Santo, por outro lado, ficou em vantagem, pois costurou politicamente as redes mercantis do Rio de Janeiro aos portos baianos. A devolução da vila de São Mateus ao Espírito Santo, portanto, era útil aos negociantes espírito-santenses, tendo acontecido entre 1822 e 1823, durante o processo de emancipação da América portuguesa e a expansão da rede mercantil litorânea espírito-santense para as geoeconomias sul e norte do Brasil (GOULARTE, 2015, p. 45).

Em fevereiro de 1822, tumultos começaram em quartéis contra a nomeação do novo governador das armas, Madeira de Mello. Após a independência em setembro de 1822, Madeira de Mello, em Salvador, permaneceu subordinado às Cortes portuguesas e até julho de 1823 a província não se sujeitou à autoridade do Rio de Janeiro, confrontando Dom Pedro I.

O Espírito Santo aderiu à emancipação da América Portuguesa, em virtude dos laços políticos e econômicos com o Rio de Janeiro. No conflito entre as tropas do Rio contra Salvador são criados bloqueios e proibições de comércio. Por ordem de Madeira de Mello, nas vilas da Bahia, incluindo São Mateus, são proibidas as trocas

mercantis e a venda da farinha de mandioca para a corte e províncias aliadas, como Espírito Santo. A ordem de Madeira de Mello impunha que toda a produção de farinha de mandioca dessas regiões deveria abastecer exclusivamente a capital da então Província da Bahia, Salvador.

Essa determinação foi o estopim para a articulação do Espírito Santo com a vila de São Mateus, pois a restrição deste comércio iria afetar bruscamente as redes mercantis e de abastecimento locais. São Mateus era o porto baiano de maior contato dos comerciantes espírito-santenses, recebendo de 1815 a 1820 mais de 40% das embarcações de Vitória que chegavam à Bahia. A junta de governo provisório espírito-santense decide apoiar militarmente São Mateus para que a câmara local declare a adesão à independência e à anexação ao Espírito Santo (GOULARTE, 2015, p. 156).

Devido à cisão política na província da Bahia, com uma junta de governo aderida ao império do Brasil em Cachoeira, no Recôncavo Baiano e outra às Cortes Lisboetas em Salvador, algumas câmaras das vilas do sul dessa província aproveitaram o momento conturbado, solicitaram apoio militar e articularam a anexação à província do Espírito Santo, especialmente as vilas de São Mateus e Caravelas, primeiro e terceiro destinos portuários baianos das embarcações originadas do Espírito Santo nas primeiras décadas do século XIX, reforçando a importância destas redes mercantis na definição política e territorial. No caso da vila de Caravelas o governo da Bahia conseguiu sufocar o movimento rebelde e anular a decisão da câmara local declarando a adesão ao Espírito Santo, permanecendo a importante vila como território baiano (GOULARTE, 2015, p. 158).

Os laços políticos relacionados ao Espírito Santo chegaram à vila de São Mateus. Em 08 de janeiro de 1823, documento da junta provisória de governo do Espírito Santo enfatizava ao comandante das armas a necessidade do envio de tropas para São Mateus<sup>12</sup>. Em 29 do mesmo mês, os vereadores mateenses escreviam para

---

<sup>12</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série 751. Livro 22, Diário do Governo da Província do Espírito Santo, 1822-1824.

junta provisória de governo, garantindo a subordinação de São Mateus ao Espírito Santo em troca do apoio militar e político<sup>13</sup> (GOULARTE, 2015, p. 161-162).

Apesar de ser vila baiana no período de 1764 a 1823, São Mateus tinha relações comerciais e políticas com o Espírito Santo, especialmente Vitória. A elite política e econômica dessa vila, conforme relatado no auto de sua independência, optou pela vinculação política ao Espírito Santo para manter suas relações mercantis com a região econômica formada por essa província e pelo Rio de Janeiro. Os negociantes de São Mateus participavam das redes mercantis e da classe de comerciantes do sul da América luso-brasileira das primeiras décadas do Oitocentos relacionadas ao porto do Rio (GOULARTE, 2015, p. 163).

A crise política na Bahia pós-independência fez São Mateus desvincular-se administrativamente dessa província para negociar com o sul da América portuguesa, saindo do embargo econômico estabelecido por D. Pedro I à Bahia em setembro de 1822. Esse retorno da vila de São Mateus também beneficiou muito o Espírito Santo. Voltava o território que tinha sido anexado à Bahia no século XVIII, com as altas rendas dos seus negócios, em especial da exportação da farinha de mandioca e as redes mercantis que ficavam sob o mesmo comando administrativo. No período de 1824-1825, São Mateus se consolidou como principal ponto dessa rede marítima, absorvendo 34,78% das embarcações oriundas de Vitória, ampliando a sua importância econômica (GOULARTE, 2015, p. 163-165).

O pertencimento de São Mateus à Bahia, de 1764 a 1823, não impediu que os negociantes mateenses tecessem as suas redes mercantis às dos negociantes do Espírito Santo e do Rio de Janeiro. Nas duas primeiras décadas do século XIX o fornecimento de gêneros alimentícios de subsistência, como a farinha de mandioca, por São Mateus era relevante para o Rio de Janeiro. Desta forma, o porto daquela vila junto aos do Espírito Santo unificavam-se com os da província do Rio de Janeiro formando uma única geoeconomia litorânea. A união simultânea de São Mateus ao Império do Brasil e à província do Espírito Santo consolidou politicamente essas redes comerciais naquele momento.

---

<sup>13</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 351. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província da Câmara Municipal, 1823-1845



Para Enaile Carvalho (2016), a cabotagem foi fundamental para o Espírito Santo durante todo o período colonial, assim como o foi para todas as capitanias costeiras do Brasil. Neste período, a ocupação territorial manteve-se concentrada na faixa litorânea, em relação à formação dos núcleos urbanos e às atividades produtivas e de transporte. Desta forma, a utilização do mar costeiro como via de acesso de pessoas e mercadorias às diversas localidades foi fundamental no estabelecimento das relações socioeconômicas das regiões da colônia. A produção agrícola no Espírito Santo manteve-se na faixa litorânea e o destino dos gêneros cultivados era principalmente o abastecimento do comércio interno (CARVALHO, 2016, p. 156).

As vias de comunicação mais utilizadas para a ligação do interior com o litoral do Espírito Santo foram os rios, em especial aqueles que desaguam no Atlântico. Desta forma, o comércio de cabotagem compreendia o transporte fluvial e marítimo, fundamental para o fluxo de mercadorias e no deslocamento de pessoas. Os rios também serviram como marcos na demarcação territorial e meio de interiorização para o sertão. O abastecimento do mercado interno com a navegação de cabotagem margeando a costa brasileira, fez do Oceano Atlântico a principal via de transporte de mercadorias nacionais e importadas, em um fluxo constante entre os portos do Brasil (CARVALHO, 2016, p. 157-158).

O porto do Rio de Janeiro, principal entreposto do comércio de cabotagem das regiões Sudeste e Sul do Brasil, aliou os negócios no mercado de abastecimento interno com as redes mercantis ultramarinas, especialmente com o tráfico de escravos africanos e a importação de mercadorias europeias e asiáticas. Desta forma, o Rio de Janeiro se transformou, entre os séculos XVIII e XIX, na principal praça comercial brasileira, um grande centro de redistribuição de mercadorias locais, regionais e importadas. Salvador tinha como destaque neste período os fluxos de embarques e desembarques concentrados nas capitanias do Nordeste, além de receber embarcações de fora do Brasil (SILVEIRA, 2013, p.8).

Silveira (2013, p. 78), em sua dissertação *A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822*, cita que em relação à produção de gêneros de subsistência, localidades pertencentes à capitania da Bahia como Caravelas, Rio Real e São Mateus enviavam farinha de mandioca, milho e feijão para o Rio de Janeiro.

A produção da farinha em larga escala, gênero amplamente consumido no Brasil do século XIX, intensificou o fluxo de embarcações em São Mateus. Tendo em vista as fontes pesquisadas, ao todo 367 embarcações partiram de Vitória, entre 1815 até 1831, com destino a São Mateus, sendo o porto com mais desembarques, acumulando próximo a 25% da amostra total (CARVALHO, 2016, p. 172). Entre os anos de 1823 e 1831, os portos espírito-santenses receberam mais embarcações provenientes da capital que aqueles de fora da província, especialmente por conta da reanexação de São Mateus (CARVALHO, 2016, p. 179).

A predominância da farinha de mandioca entre os produtos escoados para o mercado de abastecimento interno, com 130:200\$000 e 119:700\$000, abarcando mais de 60% das exportações na soma dos dois anos de 1826 e 1827 reflete a importância da anexação da freguesia de São Mateus para a economia espírito-santense (CARVALHO, 2016, p. 184). Em 1836 são exportados pelo município de São Mateus, 50.896 alqueires de Farinha (DAEMON, 2010, p.353).

A cabotagem continuou sendo o principal circuito de transporte de mercadorias nas primeiras décadas do século XIX, agrupando as relações produtivas e comerciais do Espírito Santo, que se consolidou no contexto mercantil deste período como região produtora de gêneros para o mercado de abastecimento interno, sem impedir que seus moradores tecessem redes de relações socioeconômicas com características particulares (CARVALHO, 2016, p. 225).

De acordo com o Presidente da Província Ignacio Acioli de Vasconcelos (1824-1829): “Por Portaria de 10 de Abril de 1823 da Secretaria dos Negócios do Império ficou pertencendo S. Matheus a esta Província até a decisão da Assembleia, estando desligada pela dita Carta Régia” (VASCONCELLOS, 1978, p. 19).

Em 1828, nas estatísticas apresentadas por Acioli, é explicitada a importância econômica de São Mateus, com uma produção e arrecadação de impostos bastante superior à de Vitória. A farinha de mandioca representava 61,2% da renda proveniente de exportação pelo Espírito Santo:

Tabela 1: Gêneros exportados pela Província do Espírito Santo, 1826-1827:

Gêneros	Em 1826		Em 1827		Preço médio	Exportação
Farinha	186 000	alqueires	171 000	alqueires	700	119:700\$000
Açúcar	31 685	arrobas	26 295	arrobas	1\$200	31:554\$000
Fio de algodão	2 400	arrobas	2 800	arrobas	5\$120	14:336\$000
Traçados	70 000	varas	60 000	varas	120	7:200\$000
Cachaça	200	pipas	166	pipas	32\$000	5:312\$000
Arroz	5 500	alqueires	5 400	alqueires	1\$200	6:480\$000
Milho	9 000	alqueires	8 000	alqueires	480	3:840\$000
Feijão	1 400	alqueires	1 200	alqueires	1\$200	1:440\$000
Colchas e redes	1 000		1 000		1\$600	1:600\$000
Capoeiras	50	dúzias	80	dúzias	16\$000	1:280\$000
Cal	100	moios	100	moios	10\$000	1:000\$000
Poaia	50	arrobas	50	arrobas	30\$000	1:500\$000
Café	150	arrobas	150	arrobas	1\$720	258\$000
<b>SOMA</b>						<b>195:500\$000</b>

Fonte: VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. Memória Statística da Província do Espírito Santo escrita no anno de 1828. Arquivo Público Estadual, Vitória, 1978, p. 50.

A exportação de Farinha de Mandioca era feita praticamente na sua totalidade pelo porto de São Mateus. Isso demonstra a importância econômica da receita dessa atividade não só para a Vila, mas para a administração da Província do Espírito Santo:

“Pela comparação das taboas parece que o comércio é ativo, e é verdade, mas toda a atividade provém do gênero Farinhas da Vila de São Matheus, por que excetuando essa vila, toda a mais Província faz um comercio passivo, e só deixou de ser menos passivo em 1826 com a exportação das farinhas para as Províncias do Norte” (VASCONCELLOS, 1978, p. 19).

Sem a renda proveniente de São Mateus, dificilmente a Província conseguiria custear as despesas administrativas e dependeria de aportes financeiros do Império. O relatório de Ignácio Vasconcellos demonstra também a existência da rede de comércio com as Províncias das atuais regiões Nordeste e Norte, principalmente Bahia, que na época eram denominadas conjuntamente de “Norte”.

As características do processo histórico verificado em São Mateus, com a anexação à capitania da Bahia durante os anos de 1764-1823, a produção da farinha de mandioca, as condições naturais favoráveis da região, como a navegabilidade do

seu rio e a localização privilegiada do seu porto, possibilitaram o estabelecimento de relações comerciais entre São Mateus e os diversos núcleos populacionais do sul da Bahia, especialmente Caravelas, principal porto do extremo sul baiano, e do Recôncavo Baiano, centros consumidores em potencial da farinha de mandioca mateense.

São Mateus teve também um relevante papel no abastecimento das necessidades internas da farinha de mandioca na própria província espírito-santense especialmente na capital Vitória, com o registro de entrada de diversas embarcações com carregamentos de farinha oriundos de São Mateus. Apesar da ampla rede de mercados internos, a praça do Rio de Janeiro se destacou como o principal mercado consumidor em todo o século XIX para a produção de farinha de São Mateus. A tendência já apontada de predomínio das relações comerciais do Espírito Santo com o mercado da corte aparece ligada ao maior número dos consignatários das embarcações capixabas, que estavam localizados na praça fluminense.

### **1.5 Bacia de Drenagem – São Mateus e Conceição da Barra**

O espaço geoeconômico da região ou núcleo de São Mateus à época abrangia a Freguesia de São Mateus, a qual incluía São Mateus, seu entorno, a vila da Barra de São Mateus (atual Conceição da Barra) e a povoação de Itaúnas. Na região norte do Espírito Santo, onde o núcleo principal formou-se em torno da vila de São Mateus, nota-se uma forte relação existente entre essa vila e a de Barra de São Mateus, cujas características geoeconômicas semelhantes foram fundamentais no sentido da constituição de uma região produtiva conectada pelo rio Cricaré, formando uma bacia de drenagem: uma área de um sistema de escoamento de águas ocupada por um rio, dividindo topograficamente esta área de outra bacia de drenagem vizinha<sup>14</sup>.

O conceito foi elaborado por geógrafos como o francês Bernard Kayser<sup>15</sup>, com o estudo das características físicas como relevo, solo, paisagem, comuns dos locais de passagem dos rios da bacia em conjunto com a ocupação humana, força de

---

<sup>14</sup>Disponível em: < <http://sigep.cprm.gov.br/glossario/index.html> >. Acesso em: 06 set. 2020.

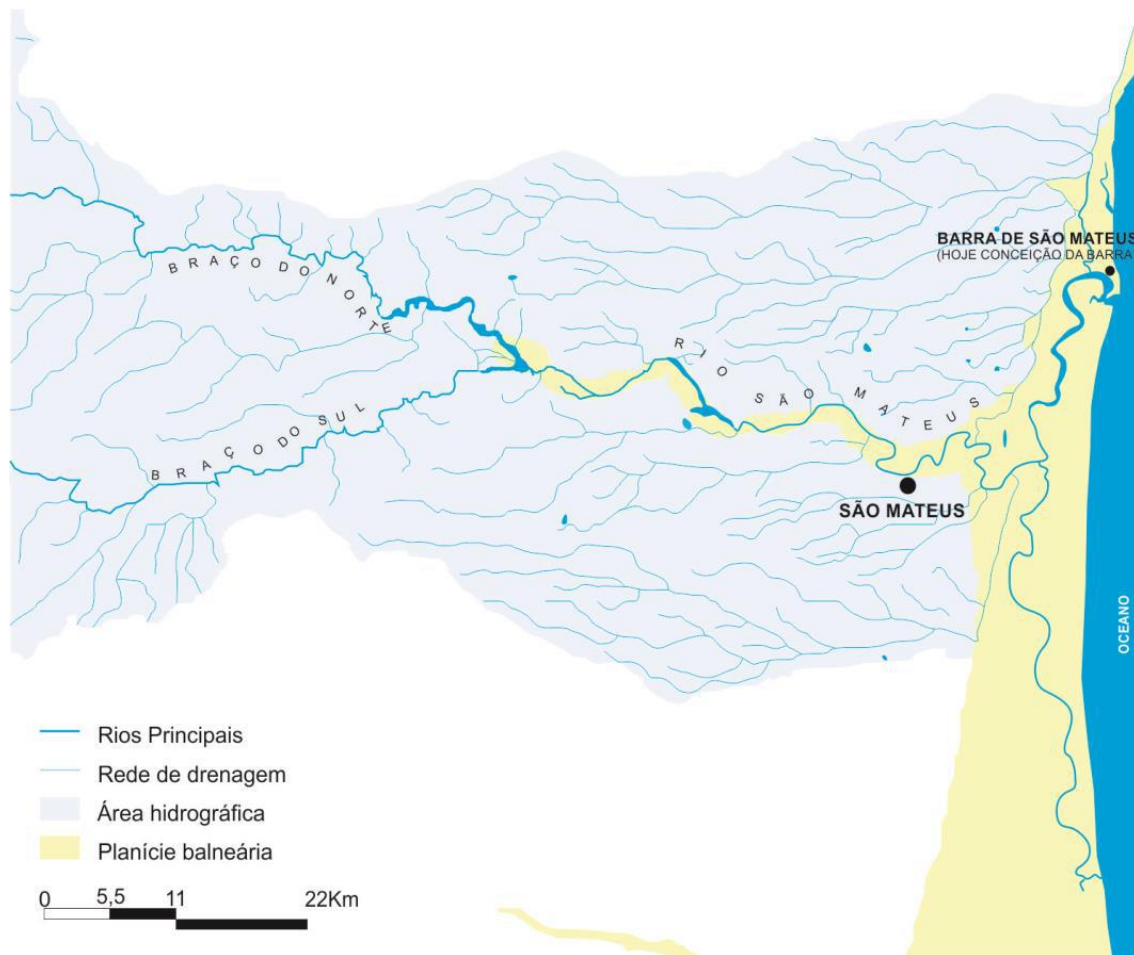
<sup>15</sup> Bernard Kayser (1926-2001) foi professor na Universidade de Toulouse, na França, sendo um dos fundadores da Geografia Ativa, movimento de defesa da Geografia como fator ativo de transformações no mundo.

trabalho, meios de produção, principais produtos agrícolas etc. Esses fatores físicos e humanos em comum são encontrados em São Mateus e Conceição da Barra.

As possibilidades de navegação e transporte dos gêneros e de pessoas através do Cricaré, num percurso de aproximadamente oito léguas (48 Km), partindo da foz do rio na área litorânea, onde se formou no Século XIX (emancipação em 1833) a *Vila da Barra de São Mateus* com seu porto marítimo, em direção ao *hinterland* da região, até o porto fluvial da *Cidade de São Mateus*, explica as conexões mantidas entre estas duas localidades por um longo período.

Em comparação ao processo da vila de São Mateus, o desenvolvimento da povoação da *Barra de São Mateus* foi um pouco mais lento e tardio, mesmo considerando que a sua localização no litoral que lhe fornecia maior possibilidade de desenvolvimento devido à posição geográfica privilegiada do seu porto. Em 1831 teve início a *Paróquia* de Nossa Senhora da Conceição, padroeira do município, e em 1833, a povoação foi elevada à categoria de vila, com a denominação de *Villa da Barra de São Matheus*. A elevação para município e mudança de nome para *Conceição da Barra* ocorre em 1891 (RUSSO, 2011, p. 22).

Mapa 3: Mapa de localização das vilas de São Mateus e Barra de São Mateus:



Fonte: Recorte da bacia hidrográfica do rio S. Mateus, elaborado por Sofia Santos (2017, p. 37), a partir da imagem disponível em:

<[http://www.cesan.com.br/wpcontent/uploads/2013/04/rio\\_so\\_mateus\\_mapa.jpg](http://www.cesan.com.br/wpcontent/uploads/2013/04/rio_so_mateus_mapa.jpg)>.

Acesso em: 06 set. 2020.

Nota-se que o escoamento dos gêneros agrícolas produzidos em São Mateus passava necessariamente pela Vila da Barra de São Mateus, estuário do rio do mesmo nome e localização do porto marítimo mais importante do norte do Espírito Santo à época. Estas duas localidades, além da similaridade em seus nomes, vinculavam-se economicamente, formando um verdadeiro *complexo regional agrícola e portuário* de natureza semelhante, já que em ambas predominava a exportação da farinha de mandioca. Desde o século XVIII houve uma grande integração comercial, econômica e social da região. Neste sentido, a bacia de drenagem da região foi formada não apenas pelas características físicas comuns, como relevo, clima, tipo de solo e a ligação pelo rio Cricaré, mas também por seus aspectos econômicos, ocupação fundiária, mão de obra utilizada, relações de

produção e composição étnica e cultural da população deste local. Atualmente, essas características são percebidas de modo notório nas comunidades quilombolas de São Mateus e Conceição da Barra, especialmente nos territórios da divisa atual destes dois municípios, como Sapê do Norte, com a produção de farinha de mandioca, diversos tipos de beijus<sup>16</sup>, tapioca<sup>17</sup>, manifestações culturais e folclóricas como o Jongo<sup>18</sup> e o Ticumbi<sup>19</sup>. O Mercado Municipal de São Mateus é o principal local para comercialização destes produtos.

---

<sup>16</sup> O beiju é uma iguaria tipicamente brasileira, de origem indígena e descoberta em Pernambuco, feita com a tapioca (fécula extraída da mandioca, usualmente granulada), que ao ser espalhada em uma chapa ou frigideira aquecida coagula-se e vira um tipo de panqueca ou crepe seco. O recheio varia, mas o mais comum é feito com coco ou queijo coalho. É um quitute muito popular no Nordeste e Norte do Brasil. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Beiju>. Acesso em: 22 ago. 2021.

<sup>17</sup> Tapioca ou goma é a fécula extraída da mandioca, usualmente preparada em forma granulada. Trata-se do ingrediente principal de algumas iguarias típicas do Brasil, como o beiju. É muito comum o uso do termo tapioca para referir-se ao beiju. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Tapioca>. Acesso em: 22 ago. 2021.

<sup>18</sup> O Jongo no Sudeste é uma forma de expressão afro-brasileira que integra percussão de tambores, dança coletiva e elementos de espiritualidade. É praticado nos quintais das periferias urbanas e em algumas comunidades rurais do sudeste brasileiro. Foi inscrito no Livro das Formas de Expressão em 2005. Nessa região, é praticado nos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/59>. Acesso em: 22 ago. 2021.

<sup>19</sup> O Ticumbi é um folguedo existente no Norte do Espírito Santo há mais de 200 anos. A cada ano os grupos elegem um tema, representado em seus cânticos, bailados e evoluções. Os passos da brincadeira são coreografados. A dramatização do auto é simples: o "Reis de Congo" e o "Reis de Bamba", duas majestades negras, querem fazer, separadamente, a festa de São Benedito. Há embaixadas de parte a parte, com desafios atrevidos declamados pelos "Secretários" que desempenham o papel de embaixadores. Por não ser possível qualquer acordo ou conciliação, trava-se a guerra - agitada luta bailada entre os dois rivais. Como é tradição, o "Reis de Congo" consagra-se vencedor, submetendo o "Reis de Bamba" e seus vassalos ao batismo. O auto termina com a festa em homenagem a São Benedito, quando então, os componentes cantam e dançam o Ticumbi. Disponível em <https://www.es.gov.br/cultura/folclore>. Acesso em: 22 ago. 2021.

Figura 4: Mercado Municipal de São Mateus, centro da cidade:



Fonte: Foto do autor, 17 de setembro de 2021.

Em 1848, São Mateus foi elevada à categoria de cidade. Nesse período o porto apresentava um comércio marítimo-fluvial intenso. E o porto de São Mateus, associado à economia local, contribuía para aumentar a importância do município para o Espírito Santo. Por ele, eram feitas todas as exportações e as comunicações das mercadorias produzidas na região, já que os transportes marítimo e fluvial eram os únicos existentes no local. A posição do sítio geográfico da cidade, nas terras altas à margem do rio, era bastante favorável e estratégica.

A área situada próxima ao rio e ao porto tornou-se o principal núcleo de atividades da população. A elite local trouxe, no auge de sua economia, arquitetos portugueses que edificaram a maioria dos casarões do porto. Além disso, as ruas foram calçadas com pedras trazidas pelos navios e o cais do porto foi protegido e equipado, facilitando a atracação segura dos navios.

As fazendas de produção de mandioca cresceram, com grande número de escravos africanos e brasileiros. Destaque para os Barões de Aimorés e do Timbuí importantes fazendeiros e negociantes escravistas que investiam nas atividades do porto, adquirindo barcos para a navegação fluvial e marítima. Outro destaque são as linhas regulares de navegação implementadas, transportando cargas e passageiros, que serão abordados nos próximos capítulos.



## **CAPÍTULO II**

### **SOCIEDADE, TERRAS E CONFLITOS EM SÃO MATEUS NO SÉCULO XIX**

#### **2.1 Contexto social e econômico**

O processo econômico da região de São Mateus é estruturado principalmente pela produção da farinha de mandioca, além das condições naturais favoráveis da região, como a navegabilidade do principal rio e a localização do seu porto fluvial situado nas proximidades da costa marítima, propiciando o estabelecimento e crescimento das relações comerciais de São Mateus no século XIX.

As condições adequadas de navegabilidade do rio Cricaré o consolidaram como a via natural de transporte da produção agrícola de São Mateus até o porto da vila da Barra de São Mateus, fixando as relações sociais e mercantis entre essas duas localidades, as quais permaneceram entrelaçadas economicamente durante o século XIX, formando um complexo regional agrícola e portuário de natureza semelhante, com a hegemonia da produção e a exportação da farinha de mandioca.

O território do Espírito Santo é formado por três principais regiões banhadas por rios que deságuam no seu litoral, que centralizaram a economia destas áreas: o sul, com os rios Itabapoana e Itapemirim; o centro com os rios Santa Maria e Jucu, que deságuam na baía de Vitória e o Norte, pelos rios Doce e Cricaré, ambos com nascentes em Minas Gerais.

A região de São Mateus, localizada ao norte do rio Doce, abrangia até o final do século XIX, uma área bastante extensa limitada ao sul pelo rio Barra Seca, divisa atual com o município de Linhares e ao norte pelo rio Mucuri, atualmente território da Bahia (a divisa atual, delimitada após acordo de 1926, fica no Riacho Doce, a 16 km do distrito de Itaúnas, município de Conceição da Barra), contemplando todo o extremo norte da província do Espírito Santo.

Mapa 4: Extremo sul da Bahia e Norte do Espírito Santo, de acordo com a divisa atual, após o acordo de 1926 firmado pelos estados. A linha vermelha cortando a imagem é a BR-101.



Fonte: Recorte do mapa do sistema rodoviário do estado do Espírito Santo, DER-ES, 2006. Disponível em: <https://mapasblog.blogspot.com/2011/11/mapas-do-espírito-santo.html>. Acessado em: 28/08/2021.

A cidade de São Mateus, fundada na margem direita do rio Cricaré, possuía um porto, o qual se encontrava a uma distância de aproximadamente oito léguas (48 Km) do mar. O rio Cricaré é o principal da bacia de drenagem regional. O rio Cricaré recebe em seu percurso pequenos afluentes e os braços sul e norte.

O Rio Cricaré ou braço sul do rio São Mateus tem a nascente na região leste de Minas Gerais, em São Félix de Minas, se juntando com o rio Cotaxé ou braço norte no solo capixaba, aproximadamente 65 km da foz, formando a bacia hidrográfica do São Mateus (Cricaré). O braço norte também tem nascente em Minas Gerais, próxima ao braço sul, na cidade de Ouro Verde de Minas. Diversos afluentes, rios menores como o São Domingos, o Santana, o Mariricu e o Preto, dentre outros, fazem parte do conjunto hidrográfico do São Mateus. Todos estes rios eram utilizados para navegação, sejam em embarcações maiores ou em pequenas canoas, utilizando a via fluvial como principal meio de transporte de pessoas e de fluxo de mercadorias, ressaltando a importância dos rios para região, compondo uma bacia de drenagem.

Em 1764, na elevação do povoado à categoria de vila de São Mateus, a povoação contava com um total de 453 habitantes. No levantamento populacional não estão incluídos os indígenas, maioria da população: tanto os “civilizados” que exerciam algum trabalho para os colonos, quanto os “selvagens” que habitavam a região sem contato e relações de trabalho com o homem branco. Os negros ainda eram um contingente pouco expressivo ou nulo, não sendo incluídos nesta demografia regional.

No Relatório de Presidente da Província Inácio Accioli de Vasconcellos em 1827, a população parda escrava de São Mateus era de 666 indivíduos e a negra, 2.361 pessoas, tendo um total de 3.027 escravizados para uma população de 6.255 pessoas, evidenciando um grande crescimento no início do século XIX. O retorno de São Mateus para a província do Espírito Santo significou um importante reforço nas receitas provinciais. Russo (2011) ressalta que:

“São Mateus passa a suprir parte das rendas perdidas pela província com o desmembramento das Vilas de Campos dos Goitacazes e São João da Barra, que passam a ser vinculadas à província do Rio de Janeiro. Eram essas duas vilas que forneciam a maior receita para a província do Espírito Santo,

até iniciarem um processo de desmembramento a partir de 1821, vinculando-se inteiramente à Província do Rio de Janeiro em 1832. Os municípios de São João da Barra e Campos dos Goitacazes (antiga Capitania da Paraíba do Sul)<sup>20</sup> estiveram ligados administrativamente à Província do Espírito Santo desde 1753, por provisão do Conselho Ultramarino, até 1832, quando são desanexados, passando à jurisdição para o Rio de Janeiro” (RUSSO, 2011, p. 25).

A importância da vila neste período torna-se evidente em 1835, com a divisão da comarca do Espírito Santo em três: a Capital Vitória, Itapemirim no Sul e São Mateus no Norte, cidades e vilas que vão hegemonizar os portos, a economia e população do Espírito Santo até o final do século XIX.

No ano de 1835, a *Tesouraria da Fazenda Provincial* instalou um órgão arrecadador das rendas provinciais na Barra de São Mateus por conta da sua localização marítima, tendo como atribuição a fiscalização e arrecadação de tributos principalmente relacionados às embarcações que transitavam e comercializavam em São Mateus e Barra de São Mateus. O governo provincial escolheu instalar a Recebedoria de rendas provinciais (popularmente denominada Mesa Recebedora) no porto da Barra de São Mateus. O de São Mateus recebeu uma Agência de Rendas (Agência Arrecadadora), sendo que cada porto tinha a sua autonomia administrativa (RUSSO, 2011, p. 22).

A diferença entre ambas, é que as primeiras tinham uma estrutura mais complexa e eram instaladas em locais estratégicos do ponto de vista arrecadador, ou seja, nas regiões onde havia maior volume de produção e transações comerciais, principalmente nos pontos de trânsito marítimo, enquanto as “agências”, mesmo tendo as mesmas funções das “recebedorias”, uma estrutura menos complexa do que as referidas recebedorias (RUSSO, 2011, p. 22-23).

---

<sup>20</sup> Para maiores informações sobre o processo de desmembramento de Campos do Espírito Santo e anexação à Província do Rio de Janeiro em 1832, consultar SOARES, Eugênio. **Vivendo em Tempos de Tirania: A Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, tão perto do Rio de Janeiro, tão longe do Espírito Santo (1808-1832)**. Rio de Janeiro: Autografia, 2018. O autor também ressalta que parte da Farinha de Mandioca utilizada na alimentação dos escravizados de Campos dos Goytacazes vinha de São Mateus. Entre 1815 e 1825, Campos era o terceiro maior destino das embarcações de Vitória, atrás de Rio de Janeiro e São Mateus, com 8,48% do total (p. 138).

## 2.2 Zonas de contato, índios, quilombolas e conflitos

Vânia Maria Losada Moreira vem trabalhando sobre a temática indígena no Espírito Santo desde 1999. No artigo inicial sobre o tema<sup>21</sup>, já levantou questões fundamentais como a questão dos propagados “vazios demográficos” a serem ocupados pelos fazendeiros e imigrantes do interior do Espírito Santo no século XIX, de forma a tornar o território “civilizado” e “produtivo”. Outro debate relevante é em relação à definição das áreas de fronteiras, além das expansões da colonização e das fronteiras agrícolas. Em resumo, desde o início dos seus estudos a autora ressaltou que a história indígena, seja relacionada aos índios das vilas dos antigos aldeamentos jesuíticos, dos aldeamentos imperiais, das tribos aliadas, das inimigas ou os “bravios” só poderia ser entendida se associada aos estudos sociais, econômicos e políticos da ocupação e desbravamento da terra, sendo a chave para a compreensão das complexas relações entre os colonizadores e os povos indígenas.

Conforme esta autora, foi criada uma narrativa falsamente construída sobre a ausência dos povos indígenas de seus territórios, considerando esses locais como devolutos, num projeto expansionista sobre as chamadas fronteiras “desabitadas” do Império e “[...] como em um passe de mágica, as exuberantes florestas habitadas pelos índios tornaram-se, com a chegada do colono europeu, florestas vazias de gente, graças ao poder imagético do conceito de ‘vazios demográficos’ (MOREIRA, 1999, p.100).

A ocupação dos denominados “sertões” aparece desde o início da colonização no Brasil. De acordo com Vânia Moreira (2017, p.108), sertão se definia em oposição ao chamado mundo policiado, civilizado. O local desconhecido, inóspito, perigoso. Ressalta-se que a noção de sertões e espaços vazios continuou no século XX,

---

<sup>21</sup> MOREIRA, Vânia Maria Losada. A produção histórica dos vazios demográficos: guerra e chacinas no vale do rio Doce (1800-1830). **DIMENSÕES** – Revista do Departamento de História da UFES, Vitória, n. 9, 1999, p.99-123.

funcionando como ideologia geográfica, com o intuito de ser operacionalizada para justificar e legitimar as políticas territoriais oficiais de colonização e povoamento<sup>22</sup>.

Moreira (2017) ressalta que a formação territorial do Brasil é ligada de maneira muito próxima à conquista civil, religiosa e militar dos sertões, além dos conflitos, encontros e mestiçagens entre afro-luso-brasileiros e índios em locais e em ocorrências denominadas como “fronteira”. No entanto, o conceito de “zonas de contato”, mais amplo, utilizado por Mary Louise Pratt, relata “a presença espacial e temporal conjunta de sujeitos anteriormente separados por descontinuidades históricas e geográficas cujas trajetórias agora se cruzam” (MOREIRA, 2017, p.108).

Desta forma, de acordo com Pratt, zonas de contato seriam:

“ [...] espaços sociais onde culturas díspares se encontram, se chocam, se entrelaçam uma com a outra, frequentemente em relações bastante assimétricas de dominação e subordinação – como o colonialismo, o escravagismo, ou seus sucedâneos ora praticados em todo o mundo” (PRATT apud MOREIRA 2017, p.108)

O sertão não era apenas o mundo dos índios “bravios”, sendo o mundo não policiado, inicialmente dos índios, habitantes originários, mas também de outros grupos sociais, como escravizados em fuga, “ladrões” e “vadios”.

No Capítulo 2, intitulado “Entre índios e escravos armados: alianças interétnicas e formação de quilombos na província do Espírito Santo, 1808-1850”, do Livro Espírito Santo Indígena (2017), a autora disserta sobre os acordos, tensões interétnicas e conflitos na zona de contato que contribuíram para formação de quilombos no Espírito Santo e na região de São Mateus, tanto as alianças entre índios e fazendeiros para a captura de escravos fugidos, quanto as alianças entre escravos armados e fazendeiros, contra os índios botocudos dos sertões que colocavam em risco a sociedade local (MOREIRA, 2017 p. 63).

---

<sup>22</sup> NOGUEIRA, C. E. Território, sertão e ciência: expedições civilizatórias e geografia no Brasil (1900-1930). **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 043-060, 2018. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2018.122319. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/122319>. Acesso em: 14 jun. 2021.

Os moradores de São Mateus, em março de 1827, denunciaram que a vila se transformara em uma verdadeira “segunda Ilha de São Domingos”, referindo-se à Revolução e Independência do Haiti em 1804. Em outro documento da época foi informado que mais de noventa cativos fugiram nas redondezas da vila, estando armados e com munição de pólvora e chumbo, solicitando providências para a proibição de venda de armas ou munições para os negros escravizados. (MOREIRA, 2017, pp. 90-91). No dia 11 de Abril de 1829, ofício da Câmara de São Mateus relata que foram pagas em conformidade da ata da câmara as despesas feitas para “destruir o quilombo dos pretos levantados”<sup>23</sup>.

As ordenanças militares serviram também para organizar e controlar a população indígena da região, pois os índios deveriam estar reunidos numa companhia de 30 homens para atuar no combate ao mencionado quilombo. Diante da repercussão de que a vila de São Mateus estava se transformando em uma segunda Ilha de São Domingos, o Presidente da Província tomou medidas de repressão (MOREIRA, 2017, p. 91). Ao contrário de outras regiões do Espírito Santo, com hegemonia de pequenos e médios ranchos de negros escravizados, os quilombos de São Mateus eram consideravelmente grandes para o tamanho da população local (MOREIRA, 2017, p. 95).

Apesar das tentativas de combate às fugas de escravos e à formação de comunidades de negros nos sertões de São Mateus, na década de 1830 diversos quilombos surgiram na região, relacionados com a política de segurança pública adotada pelos moradores da vila, que se sentiam ameaçados pelos índios botocudos da região. Desta forma, a relativa condescendência das autoridades provinciais com os quilombos estava relacionada com o uso destas comunidades na formação de uma frente de combate aos grupos indígenas hostis que habitavam o “sertão” (MOREIRA, 2017, p.95). O autor Daemon (2010) relata um grande conflito com índios botocudos na vila de São Mateus em 1832:

---

<sup>23</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 351. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província da Câmara Municipal, 1823-1845, p. 69.

Tendo os índios botocudos atacado os habitantes da vila e hoje cidade de São Mateus, depois de renhido combate entre tropa, povo e os aborígenes, esses são repelidos com grande perda, morrendo 140 índios e alguns dos nossos, havendo muitos feridos de parte a parte<sup>24</sup> (DAEMON, 2010, p. 337).

No mesmo ano os conflitos continuam, desta vez sendo uma revolta da população da vila de São Mateus contra as autoridades locais, demonstrando o clima de instabilidade social:

“Subleva-se na então vila de São Mateus parte da população; indo um grupo de 60 homens armados até a cadeia arrombaram-na e soltaram os presos, depondo e sendo corridos os membros da Câmara Municipal, o juiz ordinário e o juiz de paz, fazendo a nomeação de outros para substituí-los. Determinou então o governo que seguissem para ali 30 pessoas de uma escuna de guerra que aqui estacionava, bem como a tropa e uma força de cavalaria comandada pelo tenente-coronel Policarpo da Silva Malafaia de Vasconcelos e ali se conservassem até serem tomadas outras providências, sendo processados os delinquentes. Não tendo o tenente-coronel Malafaia aceitado a comissão, seguiu em seu lugar o coronel Inácio Pereira Duarte Carneiro, que ali chegando providenciou a respeito, de conformidade com as ordens recebidas<sup>25</sup>” (DAEMON, 2010, p. 337).

A presença de índios classificados como hostis e contrários ao controle da expansão territorial dos habitantes da Vila de São Mateus foi um dos problemas centrais das autoridades da província do E. Santo durante o século XIX, incluindo também a região do vale do rio Doce. A força militar regular da província não era capaz de garantir a segurança individual e das propriedades, levando os senhores de escravos a adotar uma estratégia perigosa de combate aos índios, como fica demonstrado no seguinte ofício do chefe de polícia ao Presidente da Província, Joaquim da Silva Caldas:

“Havendo recebido as participações dos Juizes de Paz do termo, sou informado pelo do 1º Distrito que lhe fora comunicado no dia 21 do corrente [julho de 1834] que um escravo de Cosme Francisco da Mota, morador dos sertões desta Vila [de São Mateus], andava ao convite aos mais escravos para sublevarem-se (...). Contudo, por precaução passei a ordenar o recolhimento das armas de fogo que se

---

<sup>24</sup> DAEMON, Basílio C. **Estatística e História da Província do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo; Secretaria de Cultura, 2010, p. 337.

<sup>25</sup> Idem, pp. 337-338.



acham pelas fazendas a um depósito nesta Vila. A fim de enfraquecer a Escravatura, farei todo possível por me inteirar da verdade e desviar este mal. Muito precisa se fazer, Exmo. Sr., nos destacamentos de Galveias, [e] Itapadinha para a defesa dos fazendeiros e poderem estes desarmarem os escravos que conservam armados por causa dos Índios Botocudos. O número de escravos presentemente é excessivo à vista da População e quase todos tem armas” (APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 48, fl. 46, 23/07/1834 apud MOREIRA, p. 98, 2017).

Nesse importante documento, fica nítido o medo que os índios botocudos despertavam naquela região, a ponto de os fazendeiros e moradores locais manterem armados boa parte dos escravos, numa contradição das normas triviais de segurança da sociedade escravista (MOREIRA, 2017, p. 98).

A tática de armar os escravos para a garantia da defesa contra os índios botocudos colocou os moradores de São Mateus numa “encruzilhada”, tendo a possibilidade de enfrentar duas guerras: uma contra o “gentio bárbaro” e outra contra uma insurreição negra, tanto das senzalas das fazendas como dos quilombos nas matas (MOREIRA, 2017, p. 100).

Os senhores de escravos de São Mateus estavam numa posição delicada, coagidos pelos índios das tribos independentes dos sertões e por escravos armados em suas fazendas. A desconfortável balança entre “índios bravos” e “escravos armados” pode explicar a proliferação de quilombos na região, além da inércia de autoridades em relação a eles. Na documentação fica clara a complexidade das relações interétnicas e sociais hegemônicas na vila e nos sertões de São Mateus, com episódios de violência e conflito aberto, como insurreições escravas (MOREIRA, 2017, p. 100).

São Mateus foi um local onde a elite de fazendeiros conviveu com uma ação constante de índios, escravizados e quilombolas. Além disso, a presença dos índios botocudos ameaçava a vida e a propriedade, influenciando a construção de redes de sociabilidade entre senhores e escravos armados, concedendo à escravaria condições estratégicas para insurreição, fuga e formação de quilombos, além de negociação das relações de trabalho e de produção e da criação de espaços com relativa autonomia no interior da fazenda escravista (MOREIRA, 2017, p. 101).

A colonização portuguesa utilizou índios de tribos aliadas e aldeados no combate aos quilombos, como no sul da província do Espírito Santo, com a utilização dos índios Puri contra os quilombolas. Já no norte, ao contrário, negros escravizados armados contra os índios botocudos, numa inversão do costume (MOREIRA, 2017, p. 103).

O crescimento da economia agrária e comercial e das instituições resultou na superação do entrave indígena com a expulsão ou as tentativas de confinamento dos remanescentes de tribos independentes em aldeamentos. A expansão das fronteiras agrícolas também aumentava o número de novos quilombos. No final da primeira metade do século XIX, os quilombos se multiplicavam na província, sendo um dos maiores entraves para a ordem e segurança pública. Os habitantes de São Mateus viviam ainda as contradições e equilíbrio tênue na política de segurança, armando negros escravizados contra os índios, mesmo que a vila pudesse virar uma segunda ilha de São Domingos (MOREIRA, 2017, p. 105).

Tatiana Oliveira (2020), em sua tese Terra, trabalho e relações interétnicas nas vilas e aldeamentos indígenas da Província do Espírito Santo (1845-1889), trabalha diversas temáticas relacionadas aos indígenas no território do Espírito Santo no século XIX, dentre elas a criação dos aldeamentos Imperial Afonso e do Mutum, a trajetória indígena das vilas de Nova Almeida e Santa Cruz e o impacto da Lei de Terras na configuração dos territórios indígenas dessas regiões. Um fator importante é o estudo da utilização em larga escala da mão de obra indígena por particulares e fazendeiros, além das câmaras municipais e o governo da Província do Espírito Santo, especialmente nas vilas dos antigos aldeamentos jesuíticos no litoral, como Nova Almeida, Santa Cruz e Benevente (atual município de Anchieta).

Em São Mateus, Oliveira (2020) ressalta que havia o costume de indígenas venderem sua mão de obra para particulares e trabalharem no corte de madeira nas fazendas. Sobre esse assunto o Presidente da Província, Francisco Ferreira Correa, citou o fazendeiro Capitão José Pedro Rangel, que mantinha relações próximas com os indígenas habitantes dos chamados sertões no oeste de São Mateus, “que entre eles é bem quisto, que lhes conhece os instintos e mais de um dialeto das diversas tribos, com as quais pratica familiarmente” (OLIVEIRA, 2020, p.33).

O Presidente da Província tentava enquadrar o fazendeiro nas normas do Regulamento das Missões de 1845, transformando-o em diretor de aldeia:

Este homem alguma coisa tem procurado fazer por seus esforços particulares, e a meu ver é um dos mais aptos para chamar aqueles infelizes e convencê-los da necessidade de abandonarem a vida errante que levam. Ensinar-lhes o amor ao trabalho, fazer-lhes tomar interesse pelo fruto do mesmo trabalho, evitando que seja somente aproveitado pelo homem civilizado. O cidadão de quem falo havia conseguido, segundo consta, reunir um número pouco avultado desses indígenas, que com dificuldade procurava afazer ao trabalho. Tendo em consideração o interesse que aquele cidadão manifesta pelo bem-estar dos indígenas, cuja sorte tanto há procurado melhorar, enderecei ao governo em que ele solicita a nomeação de diretor (OLIVEIRA, 2020, p.33).

Além desta permissão para a utilização da mão de obra indígena por particulares, em desacordo com o Regulamento das Missões de 1845, a Diretoria também utilizou os aldeados em diversos serviços públicos, especialmente abertura e consertos de estradas e combate aos quilombos. Existia grande interesse da elite política local, grande proprietária de terra, na administração da política indigenista, com o controle da mão de obra e as terras “devolutas” disponibilizadas para os aldeamentos. Destaque para a atuação do Barão de Itapemirim como Diretor Geral de Índios, pelo período de pelo menos 12 anos (OLIVEIRA, 2020, p. 36).

O Espírito Santo era dependente da mão de obra indígena, pois a escravidão africana se concentrou em algumas regiões, como Vitória, Itapemirim e São Mateus, sendo pouco significativa em vilas originárias de aldeamentos jesuítos coloniais como Benevente (Anchieta), Nova Almeida e Santa Cruz.<sup>26</sup>

De acordo com Oliveira (2020), as experiências sociais dos índios aldeados na Província do Espírito Santo sob a tutela da Diretoria Geral de Índios foram marcadas pela não efetividade desta instituição em garantir os direitos dos aldeados previstos no Regulamento das Missões de 1845, como o de não serem forçados ao trabalho sem remuneração e a demarcação de suas terras. Não se consolidou também as garantias da Lei de Terras de 1850 e seu regulamento de 1854, como a não

---

<sup>26</sup> ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. **Escravidão e transição**: o Espírito Santo (1850-1889). Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

possibilidade de venda das terras doadas aos aldeamentos indígenas (OLIVEIRA, 2020 p. 19).

O termo sertão já era utilizado pelos portugueses em Portugal para se referir às terras distantes de Lisboa<sup>27</sup> e passou também a se referir a “grandes espaços interiores, pouco, ou nada conhecidos” nas possessões ultramarinas, aparecendo na documentação do período como esse lugar desabitado, a ser conquistado, se opondo ao litoral, fronteira entre a “barbárie” e a “civilização”. Os povos originários destes “sertões” foram denominados como “inimigos”, “bravios”, e denominações genéricas, como “botocudos” (OLIVEIRA, 2020, p. 72).

---

<sup>27</sup> AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, 1995, p. 147.

Mapa 5: Mapa da Província do Espírito Santo em 1868, apresentando entre os Rios Doce e São Mateus (Cricaré) os “indígenas botocudos” e o “sertão desconhecido”:



Fonte: Acervo Cartográfico APEES

A conquista e civilização das fronteiras étnicas do rio Doce (e do território norte do Espírito Santo) fez parte de um projeto nacional de colonização e apropriação dos territórios indígenas. Nas primeiras décadas do século XIX, legitimado pela Carta Régia de D. João VI em 1808, essa expansão foi realizada mediante a guerra aos “botocudos” dos territórios atuais do leste de Minas Gerais e norte do Espírito Santo. Na segunda metade do Oitocentos, com a implementação do Regulamento das Missões e Aldeamentos de 1845 e da Lei de Terras de 1850, a política indigenista foi pensada em termos exploratórios e expansionistas, mas com o verniz da “brandura” (OLIVEIRA, 2020, p. 79). Ainda segundo a autora, a política indigenista estava diretamente associada com o planejamento para a ocupação do território, com a construção de estradas e dos fazendeiros:

“Fundar colônias e aldeamentos era primeira etapa no processo de avanço sobre os territórios indígenas no rio Doce. Em 1861, o Presidente da Província do Espírito Santo, Antônio Alves de Sousa Carvalho, falou à Assembleia Legislativa Provincial sobre a necessidade de acelerar o processo de venda de terras devolutas na Província, especialmente nas vilas de Linhares e São Mateus. Todavia, ponderou sobre a necessidade de antes “desinfestar” aquelas matas e criar um sistema de comunicação com a Província de Minas Gerais. Desinfestar nesse caso significava expulsar os índios de seus territórios e territorializá-los em aldeamentos. Por meio de um sistema geral de vias de comunicação a Província pretendia se apropriar de inúmeros territórios habitados por indígenas para a colonização” (OLIVEIRA, 2020, p. 84).

As estradas que seriam construídas e conservadas da forma já feita no sul da província, por meio do trabalho dos índios dos aldeamentos, possibilitariam, segundo o Presidente Antônio Alves de Sousa Carvalho, “a regeneração da raça indígena que por ali existe, pondo-a em contato com a civilização e oferecendo-lhes meios de trabalho”; Ele enfatizava também ser a melhor solução para a venda de terras devolutas e para as colônias de povoamento de nacionais e estrangeiros (OLIVEIRA, 2020, p. 84).

O paradoxo é que a maior parte da mão de obra para a construção de estradas no século XIX era indígena, recrutados em vilas de antigos aldeamentos jesuíticos, como Nova Almeida, Santa Cruz e Benevente, além dos aldeamentos imperiais do Mutum e do Guandu, sendo que essas estradas acabaram se tornando um dos

principais fatores de expulsão ou extermínio dos Puri e botocudos no interior do Espírito Santo.

O ofício de 13 de Novembro de 1878<sup>28</sup> da Câmara Municipal de São Mateus ao Presidente de Província Manoel da Silva Mafra, informa não terem existido terrenos pertencentes ao patrimônio dos índios, constando, no entanto, um aldeamento no lugar denominado Biririca, pertencente à João Cosme da Motta, assim como outros lugares ignorados, não havendo nenhuma benfeitoria hoje de tais aldeamentos existentes.

No relatório de Antônio Alves de Sousa Carvalho<sup>29</sup> o conceito de terra está em sintonia com a Lei de Terras de 1850 e seu Regulamento de 1854, no sentido de ter proprietário individual, podendo ser disponibilizada em lotes para colonização e aldeamento de índios:

- “1. Reservar a venda de terras devolutas nas proximidades destes sistemas de estradas aos nacionais;
2. Aldear os indígenas entre as novas colônias e não separadamente, para facilitar o desenvolvimento moral deste povo ainda na infância da vida;
3. Estabelecer a colonização em pequenos núcleos, sendo ela nacional e estrangeira, e a proximidade de uma e de outra para fundir mais rapidamente as raças e formar uma só nacionalidade com esses diversos elementos” (CARVALHO, 1861, p. 7).

Desta forma foi planejada a ocupação das denominadas terras “devolutas” nos antigos sertões do Espírito Santo.

---

<sup>28</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. São Mateus - Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911, p. 372.

<sup>29</sup> Relatório com que o exm. Sr. Dr. Antônio Alves de Sousa Carvalho, ex-Presidente da Província do Espírito Santo, passou a administração da mesma ao exm. Sr. Dr. João da Costa Lima e Castro, 11 de março de 1861, p.6. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u130/000002.htm>.

### 2.3 Formação da elite senhorial mateense

A configuração da elite local se deu com a conformação dos processos históricos constatados na segunda metade do oitocentos até a abolição da escravatura, com a formação de uma oligarquia agrária e comercial, proprietária de terras e de escravos, que também hegemonizava setores relevantes do comércio regional e o transporte de mercadorias e da produção agrícola no Porto de São Mateus. Importante destacar que esta oligarquia consolidou as bases próprias de dominação regional por meio de casamentos agrupando a mesma parentela, sendo identificada a existência de um verdadeiro clã parental, com relevante influência política (RUSSO, 2011, p. 14).

Dentro deste contexto ocorre a formação de uma forte oligarquia rural, atuante na política local, representada principalmente pelo comendador e fazendeiro Antonio Rodrigues da Cunha, coronel da Guarda Nacional e comandante da Legião Norte da província. Casado com Dona Rita Maria da Conceição Cunha, tiveram doze filhos, dentre eles o homônimo Antonio Rodrigues da Cunha, *Barão de Aimorés*, o personagem mais citado desta elite senhorial de São Mateus ao longo da segunda metade do Oitocentos.

Entre os filhos do patriarca e comendador Cunha também se destacam: Reginaldo Gomes da Cunha, igualmente comendador e comerciante no Rio de Janeiro; coronel Matheus Gomes da Cunha, pioneiro da fazenda Boa Esperança, posteriormente município a oeste de São Mateus; Constança Gomes da Cunha, casada com o médico Graciano Santos Neves e mãe do Presidente de Estado no final do Século XIX, Graciano Santos Neves Filho. Este clã familiar, juntamente com poucas famílias, formava uma oligarquia poderosa em São Mateus (RUSSO, 2011, p. 27).

Em 1863, Antonio Rodrigues da Cunha, então major da Guarda Nacional, também denominado Major Cunha, antes do título nobiliárquico de Barão (concedido em agosto de 1889, 3 meses antes do final da monarquia) iniciou a colonização do oeste de São Mateus, implantando uma fazenda na Cachoeira do Cravo, a primeira cachoeira a partir da foz do rio, às margens do braço sul do rio Cricaré, localizada a oito léguas (48 Km) da sede do município.



Figura 5: Fazenda Cachoeira do Cravo



Fonte: Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Fazenda\\_Cachoeira\\_do\\_Cravo.JPG](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Fazenda_Cachoeira_do_Cravo.JPG). Acessado: em 30 de agosto de 2021.

Em 1871 o Major Cunha determinou a José Gomes Paim a abertura de uma estrada partindo da cidade de São Mateus, adentrando o oeste e passando pela Serra dos Aimorés com destino à Santo Antônio do Peçanha, em Minas Gerais<sup>30</sup>. A finalidade era a criação de uma rota mercantil para o escoamento para o porto de São Mateus da produção agrícola do leste de Minas Gerais, ampliando a zona de influência da cidade. O intuito também era desbravar e tomar posse das terras denominadas na cartografia da época como “grandes sertões desconhecidos habitados por indígenas botocudos<sup>31</sup>”, explorando as riquezas naturais da região, aumentando a área de

---

<sup>30</sup> Relatório lido no Paço d’Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo Presidente o Exmo. Sr. Doutor Francisco Ferreira Corrêa; na sessão ordinária do ano de 1871. In. BICHARA, Terezinha Tristão. História do Poder Legislativo do Espírito Santo/ 1835-1889. vol. 1. Vitória, 1984. p. 282.

<sup>31</sup> Acervo Cartográfico APEES - Mapa da Província do Espírito Santo em 1868, apresentando entre os Rios Doce e São Mateus (Cricaré) os “índigenas botocudos” e o “sertão desconhecido.

plantio e a área de influência desta elite mateense. O resultado dessas expansões da fronteira agrícola e posse territorial na segunda metade do século XIX foi a morte ou expulsão das diversas tribos indígenas Aimoré, Giporok, Krenak, dentre outras denominadas genericamente como Botocudos, neste território que abrangia o leste de Minas Gerais, Norte do Espírito Santo e Sul da Bahia.

Cachoeira do Cravo foi uma grande fazenda com plantio do café e da cana-de-açúcar. Não sendo a terra desta fazenda a mais adequada para o cultivo do café, na década de 1870 houve um deslocamento para uma terra mais propícia para esta finalidade, localizada mais algumas léguas a oeste, ocasionando assim o surgimento da Fazenda Serra de Baixo, atualmente município de Nova Venécia. Ao chegar no local, iniciou a abertura da mata virgem para a implementação da primeira fazenda do local, batizando de Serra dos Aimorés, em razão da grande presença desses índios na região (RUSSO, 2011, p.28).

O major Cunha teve a companhia de seu irmão coronel Matheus Cunha, que fundou a Fazenda Boa Esperança, com localização entre os rios Preto e Santo Izidoro, afluentes do Rio Cricaré, e do seu cunhado major José Gomes Sodré, fundador da Fazenda Terra Roxa, também conhecida como Fazenda da Gruta, situada nas proximidades do rio Preto (RUSSO, 2011, p.28).

Em 1878 as fazendas da família Cunha receberam dezenas de migrantes cearenses, que fugiam da chamada Grande Seca, a pior da história do país. São Mateus foi a cidade do Espírito Santo que mais acolheu os retirantes nordestinos, que se tornaram mão de obra para as grandes fazendas.

A introdução da cultura do café no oeste de São Mateus, associada principalmente à grande produção da farinha e ao comércio de escravos ocasionará a consolidação dessa elite rural, que terá influência local e no governo provincial. A oligarquia fará suas conexões pelos casamentos, entre si ou com elementos da elite do sul da província, reforçando a sua influência perante o governo provincial.

Desta forma, a partir de meados do século XIX, acontece o fortalecimento de uma oligarquia mateense detentora de patentes da Guarda Nacional, como coronéis, capitães, majores, registrando-se fazendeiros que conquistaram títulos nobiliárquicos e se tornaram representantes regionais na Assembleia Provincial,

como o Barão de Timbuí, três vezes eleito deputado provincial e o Barão de Aimorés.

## **2.4 Parentela**

No Brasil os enlaces matrimoniais verificados entre as famílias das elites senhoriais resultam na consolidação da propriedade rural, em um contexto de um sistema de herança com base na partilha, sendo que esta tende a fragmentar a propriedade entre os descendentes diretos.

A Lei de Terras de 1850 favoreceu a formação e aumento das grandes propriedades. O desenvolvimento destas trouxe o fortalecimento das famílias proprietárias de grandes fazendas, tendo as figuras dos coronéis, majores e capitães da Guarda Nacional como elementos garantidores da ordem pública, defesa do território e manutenção dos interesses do governo imperial do Brasil.

O ritual do casamento entre parentes, combinados no interior da família, era comum desde o período colonial, visto como uma proteção da propriedade e preservação do poder. Esses casamentos endogâmicos consolidavam a grande propriedade rural.

Além do sentido etimológico original do termo *oligarquia*, governo em que a autoridade está na mão de poucas pessoas, consolidou-se no Brasil outro significado mais específico, além das conotações de poder econômico e político, sendo o de governo baseado na estrutura familiar patriarcal, especialmente assentada na grande propriedade fundiária.

No Segundo Reinado são consolidadas na esfera pública dos municípios famílias numerosas e poderosas, denominados clãs parentais, que se transformaram em clãs eleitorais, abrindo caminho a nível local para o nascimento do coronelismo e do clientelismo, baseados em relações de parentela. A parentela era, portanto, um grupo político cuja solidariedade interna garantia a lealdade dos membros para com os chefes (RUSSO, 2011, p. 32).

Um líder partidário local, normalmente um coronel da Guarda Nacional, atuava intermediando os interesses das famílias poderosas, da parentela, com o governo central. O detentor deste título, de modo geral, era proprietário rural. A magnitude do título era relacionada aos aspectos econômicos e políticos e não ao comando militar

em si. Desta forma, o coronel centralizava o poder público, utilizando a sua influência política e poder pessoal, com a possibilidade também dos capitães e os maiores possuírem a mesma autoridade demonstrada pelos coronéis (RUSSO, 2011, p. 32).

Desta forma, a parentela do comendador Antonio Rodrigues da Cunha, pai do Barão de Aimorés, proporciona uma exemplificação clara, pois além de esclarecer o papel da propriedade fundiária, demonstra também o modelo de organização de parentesco de elites do Espírito Santo, permanecendo a identidade da família numerosa como unidade coordenadora. A análise da história da família Cunha através de três gerações reforça a importância das estratégias matrimoniais endogâmicas, assim como se torna compreensível o rápido crescimento da sua rede de influência política regional.

Na criação da vila de São Mateus em 1764, já existia no povoado quatro membros da família Cunha e dois da família Gomes dos Santos. A fusão dessas duas famílias deu origem à família Gomes da Cunha, cujo início da árvore genealógica tem por base o casal Antonio Rodrigues da Cunha, nascido em 1793 e falecido em 1863, e dona Rita Maria da Conceição Gomes da Cunha, falecida na década de 1870, pais do Barão de Aimorés.

Quando a povoação de São Mateus foi elevada à categoria de vila, assinaram o auto de medição e demarcação da nova vila cerca de 120 homens. Na lista desses assinantes aparecem os sobrenomes que formam parte da população mateense atual, descendentes dos colonos portugueses pioneiros. Destacam-se quatro nomes na lista: Custódio dos Anjos, Antonio Rodrigues da Cunha, João Gomes e Ignacio Gomes dos Santos, que deram origem à família Gomes da Cunha, através da qual se formou a oligarquia de São Mateus da segunda metade do século XIX (NARDOTTO, 2016, p. 132).

Os quatro membros da família Cunha em 1764 são: Antonio Rodrigues da Cunha; João Ozório da Cunha; Luiz Fernandes da Cunha e Domingos da Cunha. Os dois nomes da família Gomes dos Santos são: Ignácio Gomes dos Santos e João Gomes dos Santos. Estes nomes constam entre as assinaturas dos habitantes do termo de lavratura da criação da “Villa Nova de Sam Mateus”, em 1764 (RUSSO, 2011, p. 33).

O personagem de maior destaque desse clã familiar foi o Coronel Antonio Rodrigues da Cunha, comandante superior da Guarda Nacional da legião norte da província do Espírito Santo e Comendador da Ordem de Cristo e da Imperial Ordem da Rosa, as mais relevantes do império (NARDOTTO, 2016, p. 132). Existiram vários “Antonios” Rodrigues da Cunha em São Mateus, presentes desde o início da vila. Seguem abaixo as cinco gerações com este mesmo nome:

- 1) Primeira autoridade da Vila de São Mateus, nomeado em 21/09/1764.
- 2) Proprietário da Fazenda São Domingos, casado com dona Rita Maria Conceição Gomes da Cunha. Coronel e Comendador.
- 3) Major da Guarda Nacional, Barão de Aimorés, proprietário da Fazenda Serra de Baixo.
- 4) Antonico Barão, Filho do Major Cunha. Proprietário da Fazenda Cachoeira do Cravo.
- 5) Segundo filho de Antonico Barão e de dona Francisca Moreira (NARDOTTO, 2016, p. 132).

O Comendador teve 12 filhos e dezenas de netos. Os filhos e netos do comendador se casaram também com membros de famílias da elite: Santos Neves, Sodré, Esteves, Faria, Gomes, Silvares, Abel de Almeida, todas de São Mateus. O major da guarda nacional Antonio Rodrigues da Cunha nasceu na Fazenda da localidade de Santana em 1834. Casou-se com Thomázia, filha do barão de Itapemirim e depois com Theodósia Vieira Lima, irmã do Barão de Rio das Flores, do Vale do Paraíba fluminense (NARDOTTO, 2016, p. 132).

O Barão de Timbuí nasceu em Barra de São Mateus, atual município de Conceição da Barra, na Fazenda Campo Redondo, às margens do Rio Cricaré, em 1830. Estabeleceu-se em Itaúnas, distrito de Barra de São Mateus. Requisitou a Dom Pedro II a construção de uma linha telegráfica para a região, oferecendo madeira de lei para os postes. Com esta obra, recebeu o título de barão em 1874. Não foi casado oficialmente, vivendo amancebado de forma polêmica para a sociedade na época com a escrava Constância do Amor Divino, tendo vários filhos e netos. Faleceu em 19 de agosto de 1883, por conta de ferimentos causados em um acidente de trem (NARDOTTO, 2016, p. 137).

Pelo fato de não ter se casado oficialmente, não tendo deixado herdeiro legal registrado, não foi incorporado ao tronco básico da oligarquia mateense apesar de ter sido deputado provincial por três legislaturas consecutivas (1870, 1872 e 1874), não constitui uma referência de formação oligárquica, embora tenha sido um rico fazendeiro e influente político local e provincial durante a sua vida. A província do ES teve apenas quatro barões no império: o Barão de Itapemirim, no sul; o Barão de Monjardim, na capital, Vitória e os dois barões no norte, o Barão de Timbuí e o de Aimorés, demonstrando a relevância da região de São Mateus no século XIX.

Antonio Rodrigues da Cunha era o dono da Fazenda São Domingos, situada na margem do rio São Domingos, afluente do rio Cricaré. Essa fazenda contava com engenho de cana-de-açúcar e casa de farinha de mandioca, além da criação de gado e de cavalos. A produção agrícola era exportada em barcos a vela, pertencentes à fazenda, destinadas à firma Faria Cunha, também estabelecida no Rio de Janeiro. Esta firma tinha como sócios Manoel José de Faria e Reginaldo Gomes da Cunha, respectivamente, genro e filho de Cunha (RUSSO, 2011, p. 33).

Dona Rita da Conceição Cunha foi considerada a maior proprietária de terras da Vila da Barra de São Mateus, além de uma das maiores produtoras de farinha de mandioca da Província, devido ao bom relacionamento com o quilombo liderado pelo Negro Rugério, também conhecido como Quilombo de Santana, às margens do rio Santana, afluente do Rio Cricaré. Existia um acordo tácito através do qual o quilombo produzia farinha exclusivamente para Dona Rita e em troca recebia a sua proteção. Ela negociava farinha diretamente com os quilombolas, exportando pelo Porto de São Mateus e após a sua morte, no final da década de 1870, o quilombo foi atacado e finalizado em 1884. Dona Rita Cunha exercia o controle do partido Liberal, apesar do seu marido ser quem controlava o partido Conservador, em São Mateus (RUSSO, 2011, p. 33).

Rita Cunha, Presidente do Partido Liberal, de oposição ao próprio marido, Antonio Rodrigues da Cunha, que era presidente do Partido Conservador, tinha muita capacidade política, sendo responsável por fazer acordos com os escravos fugidos, criando uma rede de proteção contra as capturas, ampliando a sua produção de farinha de mandioca (RUSSO, 2011, p. 34).

A oposição liberal de Dona Rita Cunha era meramente simbólica, pois o Partido Conservador em São Mateus sempre esteve aliado ao Imperador Dom Pedro II, mesmo após a morte do coronel Antônio Rodrigues da Cunha, em 1863. Neste ano tem início no Partido Conservador em São Mateus a liderança do filho, o futuro Barão de Aimorés, major da Guarda Nacional, também conhecido por major Cunha.

A oposição liderada por Rita Cunha era parte da estratégia política mantida pela família, com o centro do poder estando nas mãos do patriarca, tendo a necessidade de um equilíbrio político que poderia ser obtido por meio de uma leve disputa partidária. O pai, Antonio Rodrigues da Cunha, era a principal autoridade da região, com os títulos de Comendador da Ordem de Cristo e da Imperial Ordem da Rosa, sendo as duas maiores e mais relevantes comendas do Império Brasileiro, além da patente de coronel da Guarda Nacional, sendo Comandante Superior da região norte da província. Como político, destacou-se por ter apoiado a separação de São Mateus da Bahia e o retorno ao Espírito Santo.

O Comendador Antonio Rodrigues da Cunha exercia um cargo oficial na Guarda Nacional e com os recursos da liderança de uma grande prole de doze filhos, consolidou-se como a base de um bem-sucedido sistema socioeconômico baseado na mão de obra escrava negra e na propriedade agrária, com o amparo de uma configuração política de tipo coronelista. De acordo com Russo (2011, p. 35):

“A família e a unidade doméstica constituíam os fundamentos de uma estrutura de poder socialmente articulada, e o líder local e seus seguidores trabalhavam para ampliar essa rede de dependência. Numa sociedade predominantemente rural, um grande proprietário de terras contava com a lealdade de seus trabalhadores livres, dos sitiantes das redondezas e dos pequenos comerciantes da vila, lealdade que seria demonstrada por várias maneiras, não menos pelo apoio nas eleições, poder dos grandes latifundiários sobre seus dependentes, e de suas alianças com outros proprietários por meio de laços familiares. E também, que as autoridades em geral eram muito sensíveis aos interesses agrários, isto quando não eram elas próprias proprietárias de terra e de escravos, o que reforça os laços de ajuda mútua” (RUSSO, p. 35, 2011).

Os Gomes da Cunha refletem este citado modelo oligárquico de parentela, pois o comendador Antonio Rodrigues teve doze filhos com Dona Rita, além de cinquenta e nove netos. Além disso, quase todos os seus filhos se casaram com pessoas ligadas

a famílias da elite mateense. Dentre estas famílias estão principalmente os Santos Neves, os Gomes Sodré, os Esteves, os Abel de Almeida, os Faria Lima e os Silvares, todas escravistas. Russo (2011, p. 36) destaca a centralidade do Barão de Aimorés para a consolidação da parentela local:

“E, dentre os filhos do Comendador, a figura de Aimorés destacou-se mais, pois além de fazer fortuna e manter a influência política do pai, teve ainda onze filhos, os quais reforçaram o caráter oligárquico da família através de casamentos com elementos oriundos da grande propriedade rural, reafirmando assim o caráter das relações políticas, econômicas e sociais em bases parentais” (RUSSO, p. 36, 2011).

## **2.5 Estruturas agrárias de São Mateus**

É relevante compreender os principais fatores que contribuíram para o processo de ocupação territorial e as características da estrutura fundiária da região de São Mateus na segunda metade do século XIX. Documentos para tal análise são pertencentes ao Fundo Agricultura do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, especialmente os *Registros Paroquiais de Terras da Freguesia de São Mateus*, elaborado entre os anos de 1854/1857, além dos *Processos de Terras, a partir da década de 1860*.

Para o estudo da estrutura fundiária da região de São Mateus na década de 1850 são relevantes os Registros de Terras, sendo a elaboração resultado das resoluções estabelecidas pela Lei de Terras de 1850 e por seu Regulamento de 1854, que determinaram o registro obrigatório das ocupações territoriais do país, com o intuito de fornecer ao Governo Imperial o levantamento das terras ocupadas anteriormente por particulares e das terras públicas devolutas disponíveis no território brasileiro (CÔGO, 2007, pp. 151-152)

O Império delegou aos vigários das diversas freguesias a tarefa de fazer os registros das posses existentes em suas respectivas paróquias, surgindo a denominação de “Registros Paroquiais de Terras”. Os padres já eram anteriormente responsáveis também pelos registros de batismo, casamento e óbito.

Em relação ao antigo sistema das sesmarias, que vigorou até a Lei de Terras, foram lotes de terras concedidos de forma gratuita pela administração colonial portuguesa



a particulares, com grande extensão, entre mil a treze mil hectares. Os sesmeiros teriam que provar a condição de cultivar a terra, geralmente com a posse de escravos, além de povoar o local em prazos determinados, que foram alterados no decorrer do período. Também era de responsabilidade do titular da sesmaria a delimitação da propriedade e o registro para obtenção da ratificação da doação.

A aprovação da Lei de Terras tem relação com a proibição do tráfico de escravos no mesmo ano, através da Lei Eusébio de Queiroz. Além disso houve um hiato entre a legislação fundiária colonial baseada na concessão de sesmarias até 1822 e a Lei de Terras em 1850, o que resultou em um grande número de posseiros sem amparo legal, conforme ressalta CÔGO (2007, p.154) :

“A vinculação estabelecida entre a decretação da Lei de Terras e a gradual desagregação do sistema escravista no Brasil, não se reveste de insignificância, haja vista que a nova legislação reguladora da estrutura fundiária do país, estabeleceu a compra como a única forma de aquisição de terras no território nacional, pois a simples posse havia se tornado uma prática corrente de apropriação das terras nas diversas regiões do país no período compreendido entre 1822 (ano de extinção do regime das sesmarias) e 1850 (ano da decretação da Lei de Terras), quando a ausência de uma legislação fundiária possibilitou o apossamento “sem regras” de terras no território nacional, e cujo intervalo é considerado o momento áureo da ação dos posseiros” (CÔGO, 2007, p. 154).

Grande parte dos pequenos posseiros não tinha os recursos necessários para a regularização fundiária e se tornaram mão de obra disponível nas grandes fazendas de café, com o processo gradativo da abolição da escravidão, também iniciado a partir de 1850.

A região de Vitória, centro da província, apresentou o maior número das posses declaradas nos registros de terras, sendo 2.653 registros, representando 56,82% do total. A região sul, representada principalmente por Itapemirim, teve um total de 1.332 declarações de posses, 28,54% do total e a região norte, com núcleo em São Mateus, teve o número mais baixo de declarações, sendo 683 posses de terras, 14,64% do total (CÔGO, 2007, p. 156).

Desta forma, a ocupação fundiária teve mais dinamismo nas regiões central e sul da província, com a expansão da cafeicultura no período, principalmente em Vitória

com 1.936 declarações de posses, 41,48% do total e Itapemirim que teve 702 declarações de posses, 15,04% do total. São Mateus era o principal núcleo produtivo do norte do Espírito Santo, não tendo terras consideradas apropriadas para o café na região próxima ao litoral, onde predominava a tradição agrícola relacionada com a produção da farinha de mandioca (CÔGO, 2007, p. 157).

Os Registros Paroquiais de Terras na Freguesia de São Mateus abrangeram a Cidade de São Mateus com 320 posses e a Vila da Barra de São Mateus, com 232 posses, em um total de 552 declarações de terras, de acordo com dados do governo provincial em 1862, sendo que a porcentagem de pequenas propriedades 53%, médias propriedades 17,6% e 5% de grandes propriedades. (CÔGO, 2007, pp. 157-160).

Era comum o aforamento de terrenos pela Câmara Municipal até a Lei de Terras, pois muitas declarações descrevem os fundos da posse através da seguinte maneira: “fundos desde a margem do rio em toda extensão das terras da Câmara Municipal”; “fundos desde a margem do rio até as terras da Câmara Municipal” “de fundos uma légua do patrimônio da Câmara”<sup>32</sup>.

Sobre os terrenos que pertenceram à municipalidade, é importante verificar o processo de medição e demarcação dos domínios territoriais de São Mateus, no período da elevação para vila em 1764, constando no documento de medição e demarcação das quatro léguas em quadra<sup>33</sup>. Na Carta Régia de março de 1755, normativa válida para todo o Brasil colônia, existia a determinação que as vilas criadas teriam que ser demarcadas estabelecendo uma área circundante de quatro léguas em quadro para o crescimento da vila.

Ao redor desta área, outras seis léguas em formato quadrado, como um cinturão verde, com a finalidade de abastecimento da vila, e onde poderia a autoridade aforar terrenos aos agricultores que realizassem os requerimentos. O território demarcado

---

<sup>32</sup> Livro de Atas da Câmara Municipal de São Mateus (1842–1848).

<sup>33</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911, pp. 55-57.

passava a fazer parte do patrimônio da vila<sup>34</sup>. Os nomes dos moradores da vila no período dos registros paroquiais, bem como a indicação dos locais, aparecem parcialmente nas declarações de posses de 1850, com a presença de descendentes dos antigos habitantes dos fundadores da vila e a localização de posses nos lugares citados em 1764.

O procedimento de aforamento de terras pela municipalidade mateense foi registrada nas atas da Câmara Municipal de São Mateus nos anos de 1840, tendo como exemplos um Pedido de terreno para quintal (Termo, 23/05/1842, fl. 119); Pedido de escritura de aforamento (Sessão 99, 25/04/1843, fl. 139); Foros (Sessão 104, 05/06/1843, fl. 141 v); Portaria do Presidente da câmara dos foreiros do patrimônio da câmara (Sessão 111, 15/10/1843, fl. 145); Dificuldades na cobrança dos foros que eram pagos em farinha (Sessão 146, 15/10/1844, fl. 165) etc. (CÔGO, 2007, p. 163).

Os locais que concentraram os maiores números de posses nos registros de terras, tornando-se pequenos núcleos produtivos foram os seguintes: Cerejeira, com 12 posses; Volta Escura - Morro de Santa Maria, com 10 posses; Jabuticaba, 7 posses; Morro Perdido, 5 posses e Embaubeira, 5 posses, “Nos Sertões”, 9 posses. Nos limites das posses aparece em cinco registros a indicação de que os terrenos declarados situavam-se nas proximidades da cidade (CÔGO, 2007, p. 170).

Registra-se grande número de declarações, totalizando 66, com indicação de limites das posses com áreas ainda não ocupadas. Este número elevado de registros, sendo 64,7% do total, tem indicação como limite às “terras e matas incultas”, reforçando a existência de grandes extensões de terras “devolutas” e florestas, território de diversas tribos como os Aimorés e outros grupos, genericamente denominados Botocudos. Entretanto, estes territórios foram considerados oficialmente pelo governo imperial como “grandes vazios demográficos”, onde a fronteira agrícola se encontrava aberta à expansão. Esta fronteira agrícola foi aberta e centralizada pelo clã familiar Cunha entre as décadas de 1860 e 1880 (CÔGO, 2007, p. 170).

---

<sup>34</sup> *Carta Régia* de março de 1755. In CUNHA, Eduardo Durão. *São Mateus e sua História*. In: São Mateus - Espírito Santo: 450 anos. São Mateus: EDAL, 1994

Um relevante número de 88 declarações de posses da cidade de São Mateus faz referência às margens dos rios e córregos como limites naturais dos terrenos declarados. O destaque é relacionado ao Rio São Mateus (Cricaré), citado em 61 registros, sendo 69,32% do total, seguido pelo Rio Cerejeira, com 12 registros, 13,64% do total e o Rio Bamburral, com 6,82% do total. (CÔGO, 2007, p. 172). Ainda segundo a autora:

“Diante destes dados podemos inferir que a ocupação das terras e a expansão da fronteira agrícola na área de abrangência da Cidade de São Mateus, pelo menos até o final da década de 1850, foram mais dinâmicas nas terras situadas às margens dos rios e córregos da região, cuja grande concentração de posses verificou-se na margem direita do rio São Mateus” (CÔGO, 2007, p.172).

Seguindo as instruções da Lei de Terras, teve um juiz designado para cada distrito de medição de terras, sendo o Espírito Santo dividido em quatro distritos: o 1º Distrito abrangia os municípios de Itapemirim, Benevente e Guarapari; o 2º Distrito tinha como jurisdição os municípios de Vitória, Viana e Espírito Santo; o 3º Distrito os municípios da Serra, Nova Almeida e Santa Cruz; e o 4º Distrito os municípios de São Mateus e Vila da Barra de São Mateus. A procura intensa pela legalização das posses e propriedades mediante os processos de terras a partir da década de 1860 é resultado dos desdobramentos da decretação da Lei de Terras de 1850 e de sua regulamentação em 1854.

Este tipo de fonte tem informações bem mais detalhadas e com maior precisão de dados em relação aos registros paroquiais, pois são processos oficiais e individuais onde os requerentes, proprietários ou posseiros, demandavam os procedimentos judiciais adequados para a medição, demarcação e legalização de suas posses. Desta forma os processos registram de forma ordenada e em minúcias, as fases necessárias para a emissão do título da propriedade, bem como os diversos tipos de documentos que eram anexados, como pagamento de taxas.

Os processos de terras de São Mateus são manuscritos, sendo documentos relevantes para o estudo da estrutura fundiária regional no século XIX, pois as informações fornecem certa continuidade temporal posterior às análises feitas de acordo com os registros paroquiais de terras da década anterior, anos de 1854 a 1857. No Fundo Agricultura do Arquivo Público do Espírito Santo, existe um número

de 80 processos de terras relativos à região de São Mateus, com a tramitação na segunda metade do século XIX, sendo 39 processos da década de 1860, 11 da década de 1870, 3 da década de 1880 e 27 da década de 1890.

Na maioria dos processos de terras da região de São Mateus, após a medição do terreno já cultivado pelo requerente, realizava-se a medição de terras denominadas como devolutas fronteiriças à propriedade, geralmente uma área equivalente ao tamanho da propriedade declarada como cultivada, sendo anexada à propriedade anterior, duplicando o tamanho da área original da posse. Esse instrumento utilizado no país todo serviu para concentrar ainda mais as terras para a oligarquia rural, que legalizou e expandiu suas propriedades, enquanto os pequenos posseiros foram expulsos ou não tiveram recursos para legalizar o terreno. A expansão para o oeste de São Mateus, em direção aos atuais municípios de Boa Esperança e Nova Venécia, foi feita desta forma, com a formação de grandes fazendas, extensos latifúndios das mais poderosas famílias políticas e econômicas de São Mateus. A Lei de Terras de 1850, no seu Artigo 5º, determinava que:

“Serão legitimadas as posses mansas e pacíficas, adquiridas por ocupação primária. Cada posse em terras de cultura, ou em campos de criação, compreenderá, além do terreno aproveitado ou do necessário para pastagem dos animais que tiver o posseiro, outro tanto mais de terreno devoluto que houver contíguo” (BRASIL, Lei nº 601, 1850).

Um exemplo deste procedimento pode ser encontrado nos autos de medição do terreno denominado São Domingos no município de São Mateus, efetuada no ano de 1864, requerido por Rita Maria da Conceição Cunha:

“[...] procede a medição do mesmo terreno cultivado de conformidade com aqueles limites declarados, e o cálculo da área respectiva afim de que fosse medida em matas altas devolutas contíguas uma porção igual para ser reunida aquelle terreno...”, de acordo com o artigo 5º, parágrafo 1, da Lei 153 nº. 601, de 18 de setembro de 1850<sup>35</sup> (APEES, Processo de Terra nº. 3.952, 1864).

O tamanho das posses dos processos de terras é bem maior do que as que aparecem nos registros paroquiais da década de 1850, onde tem o predomínio das

---

<sup>35</sup> Processo de Terra nº. 3.952, Primeira Série, Fundo Agricultura, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

pequenas e médias propriedades, podendo-se inferir que o perfil fundiário da região estava tendo mudanças ou que a solicitação de um processo de medição de terras tinha custos elevados, sendo que somente fazendeiros em melhores condições poderiam custear, também tendo recursos para equipar as suas propriedades.

Os nomes dos maiores requerentes de terras nos Processos de Terras de São Mateus, no século XIX, são: Francisco da Matta, ano de 1865; Olindo Gomes dos Santos Paiva, 1864; Rita Maria da Conceição Cunha, 1864; Eduardo dos Santos Porto, 1863; Antonio Rodrigues da Cunha, 1864; Sebastião José de Amorim Maciel, 1863; Ignácio de Souza Cabral, 1863 e José Gomes Sodré, 1864.

Pode-se observar o período de concentração das solicitações, no início da década de 1860 e os nomes mais conhecidos da oligarquia mateense, como Olindo Gomes dos Santos Paiva, futuro Barão de Timbuí; Antonio Rodrigues da Cunha, futuro Barão de Aimorés e sua mãe, Rita Maria da Conceição Cunha<sup>36</sup>.

Desta forma, a elite mateense recorreu aos processos de terras para legalizar, trazer segurança jurídica, dobrar o tamanho das suas propriedades e afastar a possibilidade de ocupação por pequenos posseiros, concentrando ainda mais as terras e poder econômico e político local.

O acesso à posse da terra na região de São Mateus anterior à Lei de Terras foi um processo com menos dificuldade não somente para os lavradores pobres, mas também para os grandes proprietários com recursos financeiros, pelas facilidades de aforamento e compra de terrenos existentes no entorno da vila e pertencentes à municipalidade com o pagamento geralmente em produtos em natura, especialmente a farinha de mandioca, conforme consta nas Atas da Câmara Municipal (CÔGO, 2007, p. 188).

---

<sup>36</sup> Outros dois processos de terras relevantes das décadas de 1870 e 1880 são o de número 12.689, segunda série, em nome de Antônio Rodrigues da Cunha, ano de 1876, localidade de Neblina, Córrego da Serra, na Serra dos Aimorés, com uma extensa área de 14.926.400 Metros Quadrados, perímetro de 17.690 metros e outro em nome de Eugênio Neves da Cunha, número 12.719, segunda série, ano de 1881, localidade Morro Seco, também na Serra dos Aimorés, área de 7.447.600 metros quadrados, perímetro de 14.924 metros, localizada há 18 léguas do centro de São Mateus.

Em ofício de 29 de abril de 1872<sup>37</sup>, a Câmara de São Mateus envia ofício ao Presidente da Província Francisco Ferreira Corrêa respondendo questionário enviado pelo governo provincial, em cumprimento da portaria 155 de 19 de março de 1871. São respondidas as seguintes perguntas:

- 1) “Qual é o principal ramo de produção agrícola?
- 2) Se vai em progresso ou decadências, causas para que isso concorrem?
- 3) Se ocupam braços livres ou escravos, sua proporção, vantagens e desvantagens?
- 4) Quanto produz cada escravo na lavoura?
- 5) Pratica seguida no roteamento e amanho da terra?
- 6) Quaes as qualidades do terreno e producto que pode dar?”  
(APEES, 1871)

Eis as respostas apresentadas:

- 1) “O Principal ramo é a Mandioca
- 2) Vai em decadência, causas: falta de emigração em face de pequena população, muito dizimada pela mortalidade feita por epidemias que nos frequentam sem poder esta Câmara antepor-lhe quaisquer recursos, inclusive médico, ambulâncias e hospital.
- 3) Ocupam em grande parte, braços escravos, cujo produto não compensa o valor neles empregado.
- 4) Cada escravo, cálculo médio, deve produzir trezentos e vinte réis por dia.
- 5) Serviço braçal.
- 6) São superiores e férteis para quaisquer ramos de lavoura”  
(APEES, 1872).

Assinam o ofício os cinco membros da Câmara Municipal, dentre eles José Affonso Martins e Olinto Antonio dos Santos. As respostas desse questionário confirmam que o principal produto econômico era a farinha de mandioca, que a principal mão

---

<sup>37</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911, p. 87.

de obra era escrava. Questões relevantes são relacionadas ao valor médio de produtividade esperado dos escravos, a falta de estrutura médica/sanitária e a mortalidade por epidemias como Febre Amarela, Cólera e Varíola, comuns na segunda metade do século XIX. Outro ponto relevante era a solicitação de emigração para combater a falta de braços para a lavoura.

Ressalta-se a enorme extensão de terras e matas no *hinterland* da região, sendo, de acordo com a opinião de fazendeiros e políticos, o maior obstáculo ao avanço da fronteira agrícola a presença e resistência de um grande contingente dos índios Botocudos que permaneciam naquele grande território da atual divisa com Minas Gerais e Bahia, sendo gradativamente expulsos de suas terras nativas e empurrados cada vez mais para o sertão no oeste, de acordo com o processo colonizador na região no século XIX.

A expansão territorial em São Mateus foi um processo demorado e que durou um extenso período concentrado às margens dos rios, especialmente o Cricaré (São Mateus) e em alguns locais bem próximos da cidade. O avanço da colonização, e das áreas cultivadas para o chamado sertão interior acontece apenas a partir da segunda metade do século XIX, especialmente na década de 1860, quando o Barão de Aimorés e seu clã familiar se apresentam como pioneiros nesta empreitada. O maior avanço da fronteira agrícola de São Mateus em direção oeste será dado com a chegada de colonos imigrantes, especialmente italianos e espanhóis e a criação de núcleos coloniais no final do século XIX, sendo políticas executadas após a abolição da escravidão em 1888, para resolver o problema da mão de obra para os grandes proprietários de terras e colonizar a região.



## **CAPÍTULO III**

### **ECONOMIA, NAVEGAÇÃO E PORTOS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX**

#### **3.1 Políticas de navegação**

A partir da segunda metade do século XIX há um incremento mundial no fluxo de mercadorias e pessoas, com demanda de aprimoramentos na logística dos transportes terrestres, fluviais e marítimos. Os reflexos desta nova etapa do capitalismo mundial são sentidos no Brasil, acarretando impactos expressivos no Espírito Santo.

Nesse aspecto, as dificuldades relacionadas ao processo de estabelecimento dos meios de comunicações terrestres, fluviais e marítimos do Espírito Santo no século XIX, estavam entre as principais preocupações e problemas a serem resolvidos na província, não somente por parte dos presidentes de província e demais autoridades governamentais, mas também pela iniciativa dos grupos oligárquicos regionais. No caso da elite senhorial capixaba se destacam os fazendeiros cujos interesses ligavam-se à agricultura de exportação, que se empenharam na construção da infraestrutura em suas respectivas localidades, dispondo dos meios e recursos para a realização de obras. Tanto o governo quanto os fazendeiros visavam melhorias no transporte e na comercialização dos gêneros agrícolas exportáveis, sobretudo nas vias terrestres e fluviais que davam acesso aos três principais núcleos produtivos regionais e onde também se localizavam os portos de maior movimento comercial da província: Vitória na região central, Itapemirim na região sul e São Mateus na região norte.

Serão abordadas neste capítulo as linhas de navegação, fluxos de comércio, portos e a economia no decorrer do segundo reinado, com foco privilegiado sobre a região norte e o núcleo urbano e porto de São Mateus, visando identificar os principais produtos de exportação e as transformações verificadas na infraestrutura em geral, com maior ênfase à situação das vias de comunicação na província.

Em relação à navegação marítima e fluvial no território espírito-santense, o governo provincial demonstrou grande interesse em promover melhorias na sua infraestrutura

na década de 1860, tendo como meta principal a ampliação das rotas comerciais do Espírito Santo. O estabelecimento de relações diretas com as províncias do norte, por meio de paquetes a vapor, que regularmente as comunicavam com a capital do Império, era uma antiga reivindicação das autoridades e negociantes da província do E. Santo. Para tanto, era preciso investir para melhorar os meios de comunicação e aprimorar o comércio capixaba. No decorrer da década de 1850, o governo provincial desencadeou uma série de medidas visando à inclusão do Espírito Santo na escala da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. Contudo, as reivindicações não foram contempladas pelos gabinetes de governo do Império, pois no contrato efetuado com a Cia. de Navegação, que fazia escala obrigatória nos diversos portos do litoral brasileiro, o Espírito Santo não foi inserido.

Ainda na década de 1850 diversas solicitações foram encaminhadas aos gabinetes ministeriais do Governo Imperial, o qual não se mostrava receptivo às súplicas de diferentes governos da província, já que o contrato com a Companhia de Paquetes para comunicação com o norte não se efetivava. Sobre este assunto o Presidente Leão Veloso declarou:

“[...] não sei por que razão esta Província ficou e continua fora da linha de navegação da ‘Cia. Brasileira de Paquetes a Vapor’, sendo o porto desta cidade de tão fácil e seguro acesso... e cujo fato traria um dos maiores benefícios que se poderia fazer a esta terra, e muito contribuiria para tirá-la da imerecida obscuridade” (Relatório de Presidente da Província 1859, p.33).

No intuito de cobrir as falhas do contrato imperial, a Assembleia Provincial autorizou ao Presidente a subscrição de 50 ações da Cia. de Navegação a Vapor Espírito Santo, estabelecida no Rio de Janeiro<sup>38</sup>. Neste mesmo ano, o Governo Provincial informa que esta navegação estava sendo feita regularmente pelas Companhias de Comércio e Navegação do Mucuri<sup>39</sup> e Espírito Santo e Campos<sup>40</sup>, as quais alternavam suas saídas do Rio de Janeiro sempre no dia 1º e 10 de cada mês.

---

<sup>38</sup> Lei provincial n.º 29, de 1859.

<sup>39</sup> ILVA, W. F. Colonização, política e negócios : Teófilo Benedito Ottoni e a trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863). 2009. 200 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2009.

No início dos anos de 1860 o comércio do Espírito Santo estava concentrado em transações com o Rio de Janeiro e, em menor escala, com a Bahia – sendo esta última realizada através do Porto de São Mateus, cuja principal exportação era a farinha de mandioca. No decorrer desta década, a navegação a vapor continuou sendo exercida pela Cia. Espírito Santo e Campos, através do navio Juparanã, que mensalmente tocava os portos de Itapemirim, Vitória e São Mateus e pela Cia. Mucuri, que uma vez por mês enviava o vapor São Mateus ao porto de Vitória. No entanto, a assembleia provincial continuava solicitando ao governo imperial melhorias para essa navegação a vapor irregular e a comunicação com as províncias do norte, pois as inúmeras medidas paliativas não surtiram os efeitos desejados pelos legisladores, não havendo linhas regulares de ligação com cidades com mercado consumidor relevante, como Salvador e Recife. O tema da navegação marítima externa da província, que tanto destaque mereceu na década de 1860, permaneceu entre as maiores preocupações do governo provincial.

A Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos operava importantes linhas de navegação nas décadas de 1860 e 1870, conforme relatórios da companhia. Em 1867, foram operadas as linhas Campos (RJ), que ligava Campos a São Fidélis (RJ) e Rio de Janeiro; e Caravelas (BA), que ligava Caravelas, Mucuri (BA), Santa Clara (Nanuque-MG), Vitória e Rio de Janeiro. Neste ano a linha São Mateus não operou por estar sem o contrato renovado<sup>41</sup>.

Em 1870 voltou a funcionar a Linha São Mateus, que ligava São Mateus, Vitória, Itapemirim e Rio de Janeiro. Na linha Caravelas (BA), o itinerário foi alterado, com a saída de Santa Clara (Nanuque-MG) e entrada de Itabapoana (RJ), na divisa com o Espírito Santo. Foi criada a linha fluvial do Mucuri (os relatórios não citam o trajeto da linha), provavelmente ligando Mucuri à Santa Clara (Nanuque-MG). E a linha de Campos permaneceu funcionando com os mesmos destinos<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1867.

<sup>41</sup> Idem

<sup>42</sup> RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1870.

Já em 1874 ocorreu o maior número de novos portos de parada, comprovando o crescimento do transporte de cabotagem e as solicitações das vilas litorâneas para a inclusão na rota dos navios. Na linha de São Mateus é incluído Santa Cruz (ES); e na linha Caravelas (BA), incluindo Piúma e Itapemirim, no sul do Espírito Santo, além do retorno de Santa Clara (Nanuque-MG). As linhas de Campos e do Mucuri permaneceram sem alteração no itinerário<sup>43</sup>.

Tabela 2: Itinerário da Companhia Espírito Santo e Campos – Linhas em 1874:

<b>São Mateus</b>	<b>Campos</b>	<b>Caravelas</b>	<b>Mucuri</b>
São Mateus	Campos	Caravelas	Vilas na margem do Rio Mucuri (BA)
Santa Cruz	São Fidélis	Mucuri	
Vitória	Rio de Janeiro	Santa Clara (Nanuque)	
Itapemirim		Vitória	
Rio de Janeiro		Piúma	
		Itapemirim	
		Itabapoana	
		Rio de Janeiro	

Fonte: Relatório Cia. de Navegação Espírito Santo e Campos, 1874.

O Presidente da Província do Espírito Santo, José Fernandes da Costa Pereira Jr., em seu Relatório de 1862 endereçado à Assembleia Provincial, comenta sobre o potencial dos rios da província, com a seguinte descrição do rio São Mateus:

“Este rio, primitivamente denominado Cricaré, vem da província de Minas, sendo pouco conhecido na sua origem. É navegável por barcos de 10 palmos de calado até dez léguas acima da foz e 2 da cidade, no lugar denominado Jacarandá. Dahi para cima a profundidade vai diminuindo, sendo, porem sufficiente


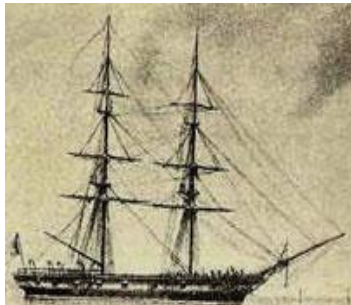
<sup>43</sup> RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.




para canoas de pequena lotação até 8 léguas. O vapor da companhia Espírito Santo navega sem dificuldades da Barra a cidade de São Matheos. A barra tem regularmente 12 palmos de profundidade no preamar. Os principais afluentes d"este rio são: Sant"Anna, S. Joaquim, o Mariricú e o Preto, aquelles à margem esquerda e os dois últimos à direita" (Relatório de Presidente da Província 1862).

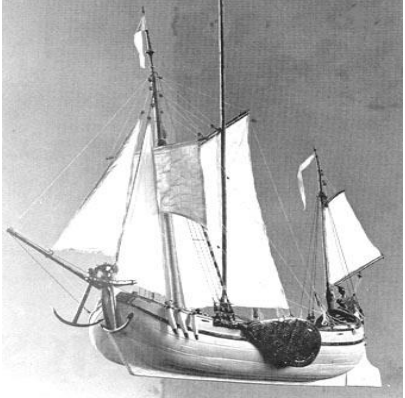

Na década de 1860, já com o registro das primeiras iniciativas na introdução da navegação a vapor, os tipos de embarcações mais comuns da província eram os iates, os patachos, as lanchas e as sumacas. Todos estes navios eram à vela, e disto deriva a classificação dos seus tipos, a qual se baseia no número e na composição dos mastros formadores da sua estrutura, além da variação existente no formato dos seus cascos e no número de suas gáveas.

Seguem informações sobre as principais embarcações do século XIX utilizadas no porto de São Mateus para transporte de mercadorias e passageiros:

Quadro 1: Principais Embarcações utilizadas no século XIX:

<p><b>Bergantim:</b></p>	<p>Pequeno veleiro utilizado nos séculos XVIII e XIX, principalmente para o comércio e transporte em rotas pequenas. Possuía dois mastros e gurupés, mastro colocado na proa (frente) do navio.</p>	
<p><b>Brigue:</b></p>	<p>Veleiro de dois mastros e gurupés, muito utilizado no comércio. Também era utilizado como embarcação armada, podendo carregar até vinte canhões.</p>	

<p><b>Escuna:</b></p>	<p>Introduzida no começo do século XVIII, com diversas funções. Pequeno veleiro de casco de madeira com dois mastros.</p>	
<p><b>late:</b></p>	<p>Navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros, em geral inteiriços, com velas latinas quadrangulares e gafetopes (velas triangulares).</p>	
<p><b>Paquete:</b></p>	<p>Costuma designar navios que faziam rotas regulares entre portos, carregando correspondências, mercadorias e passageiros. Evoluiu do veleiro ao navio a vapor, chegando a atingir 150 metros de comprimento. Em alguns casos, possuía duas formas de propulsão: hélice e vela. Foi utilizado até o início do século XX.</p>	

<p><b>Sumaca:</b></p>	<p>De origem holandesa, foi bastante utilizada entre os séculos XVI e XVII na costa norte da Alemanha e nos mares Bálticos. Seu desenho espalhou-se por outros países, adquirindo características específicas. Embarcação de uma vela com capacidade de 20 a 100 toneladas de carga.</p>	
<p><b>Vapor:</b></p>	<p>Classificação genérica de navio com motorização movida a vapor, com casco de madeira ou metálico. A motorização a vapor possui uma diversidade muito grande de tipos, sendo os mais comuns os Oscillating Engine, Double Expansion e Triple Expansion Engine.</p>	

Fonte: Disponível em: <<https://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>>. Acesso em: 29 abri. 2020.

Desta forma, os dados mostram que havia no Espírito Santo grande número de embarcações de menor calado, tais como os iates e as lanchas, que reuniam quase a metade da frota naval capixaba. Registra-se também um expressivo número de patachos, além das sumacas, os quais eram considerados embarcações de grande porte à época.

### 3.2 A Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos

No Relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos de 1867<sup>44</sup>, apresentado pelo gerente Manoel José de Faria para a assembleia geral dos acionistas, consta que nenhuma viagem se realizou na Linha São Mateus. O motivo citado foi o fim do contrato com o governo imperial em abril de 1866. Cita as reuniões para renovação do contrato com o governo para a navegação e que:

[...] não é possível que o Governo Imperial, tendo alimentado por algum tempo a navegação para a Província do Espírito Santo, a abandone agora que mais benéficos resultados produzia.

Além de as vantagens que a província auferia com esta navegação compensam largamente a exígua subvenção com que o governo concorre (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1867, p.10).

Com a interrupção momentânea da Linha São Mateus, houve um aumento considerável no fluxo de venda de passagens para a Linha Caravelas, que tinha uma rota pela costa entre o Espírito Santo e sul da Bahia, podendo ser uma alternativa próxima para a chegada em São Mateus (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1867, p.10). Desta forma, a importância das linhas de navegação não era apenas atender ao fluxo de mercadorias comercializadas e exportadas, mas também de pessoas.

Em 1870 o relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos apresentado pelo mesmo gerente Manoel José de Faria para a assembleia geral dos acionistas, aponta que foi solucionado o impasse e renovada a concessão do contrato. Constatam informações sobre a linha São Mateus, sendo o lucro da navegação desta linha 41:243\$547 em 1869, sendo 16:207\$151 maior do que no ano de 1868, quando houve a retomada da linha (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 6).

Relata também que as máquinas e caldeiras do vapor Juparanã, principal embarcação da linha São Mateus, foram completamente reparadas no começo de

---

<sup>44</sup> RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1867.



1870. Também comunica o falecimento do agente de São Mateus, Joaquim Leite Pereira da Silva Tora e a nomeação de Joaquim Baptista Piquiá. (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 9).

A Companhia era altamente lucrativa. O balanço de 1869 demonstrava um lucro de 163.019\$537, sendo 81.648\$683 o lucro da Linha de Campos, 41.243\$547 de São Mateus e 29.380\$499 a linha de Caravelas. Desta forma, metade do lucro era proveniente da Linha de Campos e um quarto (25%), de São Mateus (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 14).

O maior ativo da empresa eram as próprias embarcações, especialmente os Vapores Juparanã, que fazia a linha São Mateus e Diligente, da linha Campos, com 150.000\$000 cada, totalizando quase um terço do ativo total: 949.737\$882. Outras embarcações menores também aparecem na listagem, como um vapor fluvial, 6 iates, 10 barcas fluviais, trapiches, armazéns e escravos (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 13).

Com relação ao fluxo de passageiros da linha, foram transportados um total de 981, 297 no Rio de Janeiro, 315 em Itapemirim, 270 em Vitória e 109 em São Mateus. Destes, 126 eram escravos, sendo 36 embarcados no Rio, 39 em Itapemirim, 33 em Vitória e 18 em São Mateus. A importância das passagens foi de 25.959\$000 (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 18).

Em relação às estatísticas das cargas importadas, o destaque é São Mateus, com 19.485 unidades, sendo 16.139 sacos de farinha e 2.917 sacos de café. Vitória contribuiu com 2.654 unidades e Itapemirim, apenas 62, do total de 22.201. O valor total recebido pelo frete foi de 30.469\$920 e de São Mateus, 27.614\$460, demonstrando a importância dessa linha para o comércio do principal produto mateense, a farinha de mandioca (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 18).

Em relação às estatísticas das cargas exportadas, São Mateus novamente aparece em primeiro, com 15.104 unidades, Vitória 11.845 e Itapemirim 5.101, do total de 32.050. A importância total do frete ficou em 17.710\$760, sendo 8.267\$600 de São Mateus. Destaque para o volume de arrobas<sup>45</sup> de carne seca (11.950) fazendas

---

<sup>45</sup> Uma arroba equivale a 15 Quilos.

(500), molhados (1.923) e ferragens (275), demonstrando que com as rendas obtidas com a venda da farinha de mandioca havia a aquisição de diversos produtos alimentícios, mantimentos, tecidos, equipamentos e maquinários (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1870, p. 18).

O comércio da linha de São Mateus apresenta-se como altamente superavitário. São Mateus teve uma exportação de 27.614\$460 e uma importação de apenas 8.267\$600 (Relatório Companhia de Navegação ES e Campos, 1870, p. 18).

Figura 6: Linha de São Mateus da Companhia Espírito Santo e Campos, 1870:

ANNEXO F. — Linha de S. Matheus.

Estatística das cargas exportadas									
DESTINOS	Volumes de fazendas	Volumes de molhados	Volumes de ferragens	Volumes diversos	Arrobas de carne secca	Barricas de farinha	Arrobas de ferro	Total	Importancia do frete
Itapemirim.....	158	205	106	10	4.492	50.	80	5.101	2.765\$800
Victoria.....	424	1.589	186	27	8.820	675	24	11.845	6.677\$860
S. Matheus.....	500	1.923	275	30	11.950	335	91	15.104	8.267\$600
Total.....	1.082	3.717	567	67	25.262	1.060	195	32.050	17.710\$760

Estatística das cargas importadas										
PROCEDENCIAS	Saccos de café	Saccos de farinha	Saccos de polvilho	Saccos de feijão	Saccos de milho	Saccos de tapioca	Fardos de algodão	Volumes diversos	Total	Importancia do frete
Itapemirim.....								62	62	60\$600
Victoria.....	2.081	10		15	334		59	155	2.654	2.794\$860
S. Matheus.....	2.917	16.139		116	8	159	7	139	19.485	27.614\$460
Total.....	4.998	16.149		131	342	159	66	356	22.201	30.469\$920

Mapa dos passageiros							
PORTOS	PARTICULARES			GOVERNO		TOTAL	IMPORTANCIA DAS PASSAGENS
	Ré	Prôa	Escravos	Ré	Prôa		
Rio de Janeiro.....	187	31	36	3	40	297	10.643\$000
Movimento em Itapemirim.....	187	62	39		27	315	6.274\$200
Idem na Victoria.....	156	35	33	3	43	270	5.078\$100
Idem em S. Matheus.....	76	15	18			109	3.953\$700
	606	143	126	6	110	981	25.949\$000

Fonte: Relatório Cia. de Navegação Espírito Santo e Campos 1870, p. 18.

No Relatório da Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos de 1874, apresentado pelo mesmo gerente Manoel José de Faria, é informado o lucro total de 205:433\$838 em 1873, sendo 119:991\$972 da Linha de Campos, 50:174\$353 de São Mateus e 28:508\$456 de Caravelas. Comparando com o lucro do balanço de 1869, 163.019\$537, houve um aumento significativo de 26% no total, confirmando a importância e a lucratividade da empresa nesta atividade (Relatório Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, 1874, p. 15).

São Mateus aumentou de 41.243\$547 em 1869 para 50:174\$353 em 1873, um acréscimo de 22%. O maior aumento foi da linha de Campos, de 81.648\$683 para 119:991\$972, aumento significativo de 47%.

O ativo da empresa sobe de 949.737\$882 para 1.111:330\$317, aumento de 17%. Os principais valores continuam sendo os vapores, agora com três de grande porte: Presidente, Ceres e Diligente, com o valor de 160:000\$000 os dois primeiros e 150:000\$000 o último, totalizando 470:000\$000, aproximadamente 42% do total. Outras embarcações foram adquiridas, aumentando para três vapores fluviais, um vapor de reboque, cinco iates, barcas fluviais, somando 274:200\$000 o valor destas embarcações menores e 744:720 o valor de todas (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 14).

Além disso, destaque também para o trapiche e terrenos em São João da Barra, Rio de Janeiro, com 67:249\$270, prédios em São Fidélis, também no Rio de Janeiro (20:400\$000) e 9 escravos (10:800\$000). O valor total em bens materiais era de 843:171\$908 (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 14).

Com relação ao balancete da linha de São Mateus, nas receitas houve 71:909\$360 em fretes, 29:283\$950 em passagens e 36:000\$000 em subvenção do governo, totalizando 137.193\$310 (Relatório 1874, p. 18). Em relação à despesa, destaque para o custeio do vapor, com 70.804\$307, “comedorias aos passageiros” 7.517\$990, seguro do vapor 5.746\$660 e ordenado dos agentes, 2.950\$000, com o importante lucro de 50.174\$353 (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 18).

Com relação ao fluxo de passageiros da Linha, foram transportados um total de 1.053, 362 no Rio de Janeiro, 245 em Itapemirim, 282 em Vitória e 146 em São Mateus. Destes, 85 eram negros escravizados, sendo 23 embarcados no Rio, 19 em Itapemirim, 17 em Vitória, 2 em Santa Cruz e 24 em São Mateus. A importância das passagens foi de 29.283\$950 (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 19).

Em relação às estatísticas das cargas importadas, o destaque é São Mateus, com 27.981 unidades, sendo 23.836 sacos de farinha e 3.719 sacos de café. Vitória contribuiu com 2.334 unidades, Itapemirim 1.295 e Santa Cruz 531, do total de 32.141. O valor total recebido pelo frete foi de 46.440\$680, aumento de 52,5% em

relação à 1869 e de São Mateus, 40.586\$950, aumento de 47% em relação ao mesmo ano de 1869 (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 19).

Em relação às estatísticas das cargas exportadas, São Mateus aparece em segundo com 5.427 unidades, Vitória 5.627, Itapemirim 2.075, e Santa Cruz 1.528, do total de 14.657 unidades. A importância total do frete ficou em 25.468\$680, aumento de 44% em relação a 1869, sendo 8.924\$700 de São Mateus (aumento de 8%) e 10.254\$620 de Vitória. Destaque para o volume de arrobas de carne (2.890) fazendas (648), molhados (1.241) e ferragens (397) (Relatório Cia. de Navegação ES e Campos, 1874, p. 19).

O livro 131 do Fundo Governadoria, Série 383, Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)<sup>46</sup> reúne ofícios das agências e companhias a vapor que operavam no Espírito Santo, especialmente a Companhia Espírito Santo e Campos, no período de 1874 a 1896. Essas correspondências eram dirigidas ao Presidente da Província e informavam a proveniência dos navios, chegada aos portos da Província, especialmente em Vitória e o destino final da viagem. Esses documentos comprovam as rotas principais com as escalas e o controle administrativo existente.

Em 1882, dia 04 de julho, o vapor Alice do comissário Luiz de Oliveira, regressou de sua viagem à São Mateus entrando no porto de Vitória no dia 04 de julho às seis horas da manhã, pretendendo seguir viagem para a corte (Rio de Janeiro), fazendo escala em Piúma e Itapemirim nesse mesmo dia.

Um dos ofícios, de 10 de março de 1883, da Agência da Companhia de Navegação Espírito Santo e Campos, comunica que o Vapor Victoria, cujo comissário era Manoel José da Silva Reis, regressou da viagem a São Mateus e entrou no porto de Vitória no mesmo dia 10 de março às 7 horas da manhã, continuando posteriormente a viagem para a corte (Rio de Janeiro), com previsão de escala em Itapemirim na mesma data, às quatro horas da tarde.

Outro ofício de 20 de março de 1883 comunica que o vapor Ceres, do comissário Francisco Rios, vindo do Rio de Janeiro, entrou no porto de Vitória no dia anterior às

---

<sup>46</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 131. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Agência da Companhia de Navegação a Vapor ES e Campos e outras, 1874-1896.

8 horas da noite, seguindo viagem para São Mateus com previsão de escala no Rio Doce às quatro horas da tarde de 20 de março. Em 6 de Setembro de 1881 é relatado pelo agente José Ribeiro, em ofício endereçado ao Presidente da Província:

“Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Vapor São Mateus de que é comissário Antonio Rodrigues da Cunha, vindo do Rio de Janeiro em viagem extraordinária entrou neste porto hoje às seis horas da manhã e pretende seguir hoje às 4 horas da tarde para S. Mateus se não houver inconveniências<sup>47</sup>” (APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 131 1874-1896).

Outro ofício de 17 de setembro de 1881 informa que o mesmo Vapor São Mateus regressou da viagem extraordinária entrando no porto de Vitória às sete horas da manhã pretendendo seguir viagem para a corte no mesmo dia às quatro horas da tarde.

No dia 20 de setembro de 1881 outro ofício relata que o navio chegou no dia anterior às 11 horas da noite, vindo do Rio de Janeiro em viagem extraordinária com as escalas o vapor São Mateus, do comissário Antonio Rodrigues da Cunha, seguindo viagem para Caravelas, tocando em Mucuri às 2 horas da tarde, não havendo imprevistos.

Esses três ofícios em sequência, entre os dias 06 a 20 de setembro, demonstram o movimento intenso de cabotagem entre os portos, as rotas principais. Além disso, apresentam Antonio Rodrigues da Cunha, o Barão de Aimorés, como comissário do navio, demonstrando que a elite mateense participava também do comércio e da logística de distribuição da farinha de mandioca e outros produtos da economia local.

Já o ofício de 1 de julho de 1889 relata que ancorou no porto da capital o paquete Mayrink, procedente de São Mateus, seguindo nesta data para o Rio de Janeiro, com escalas previstas em Guarapari, Benevente, Piúma e Itapemirim.

---

<sup>47</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 131. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Agência da Companhia de Navegação a Vapor ES e Campos e outras, 1874-1896.

O Livro 134 do Fundo Governadoria, Série 383, também do acervo do APEES, reúne correspondências e relatórios da Capitania dos Portos endereçadas ao Presidente da Província no período de 1883 a 1907<sup>48</sup>.

O relatório de 12 de Fevereiro de 1883, assinado pelo capitão Theotônio Coelho Cerqueira Carvalho, capitão tenente da Capitania dos Portos do Espírito Santo endereçado ao Presidente de Província Martin Francisco Ribeiro de Andrada Junior reúne diversas informações sobre os portos no Espírito Santo, condições de navegabilidade, serviço de praticagem, faróis, como o de Santa Luzia em Vila Velha, principais cargas movimentadas, obras etc. Com relação ao porto de São Mateus é informado que:

“O de S. Matheus é frequentado por muitos navios da Bahia, Pernambuco, Parahyba, que demandam aquele porto para dali exportarem a farinha de mandioca e outros gêneros, importando diversas espécies de suas Províncias<sup>49</sup>” (APEES, p. 4, Ofício 1883-1907)

Isso demonstra que as conexões existentes com o Nordeste continuaram em todo o século XIX, apesar do Rio de Janeiro e Vitória serem os principais destinos das embarcações de São Mateus.

### **3.3 Exportações e finanças provinciais**

O relatório de Presidente de Província de 1857 apresenta importantes informações a respeito das viagens de cabotagem realizadas em 1856<sup>50</sup>. Foram realizadas 309 viagens na província, sendo 129 com destino a São Mateus, 101 Vitória e 62 Itapemirim, os três maiores portos. Destas 129 viagens, 88 vieram do Rio de Janeiro, 20 de Vitória, 8 de Porto Seguro, 5 Caravelas, 5 Bahia (Salvador), 1 Pernambuco, 1 Guarapari, 1 Cabo Frio, evidenciando a concentração das viagens com origem da capital do império. O volume de comércio interno foi de 164:000.\$000 e 87.000\$000 de produtos externos. Vitória já tinha um volume maior de comércio: 195.000\$000 de

---

<sup>48</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 134. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Capitania dos Portos, 1883-1907.

<sup>49</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 134. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Capitania dos Portos, 1883-1907, p.4.

<sup>50</sup> Relatório do Presidente de Província 1857, anexo.

comércio interno e 304.475\$000 de externo (Relatório de Presidente de Província do ES, 1857, anexo).

Em relação às viagens de destino, foram 285 no total, com 129 itinerários a partir de São Mateus, sendo 99 com destino ao Rio e 20 para Vitória, total de 49.000\$000 movimentados (Relatório de Presidente de Província do ES, 1857, anexo). Em outro relatório de Presidente de Província de 1857, de José Maurício Fernandes Pereira de Barros, é feito um importante levantamento denominado “Mappa dos estabelecimentos agrícolas da Província do Espírito Santo, seus gêneros de cultura, número de braços, natureza dos motores e valor de sua produção”, onde podemos observar as principais atividades realizadas nas vilas e cidades e a quantidade de mão de obra empregada em cada atividade. Foram 1.024 cadastros, sendo o maior número de São Mateus, com 185 estabelecimentos, seguido da freguesia de Viana com 144 e a vila de Barra de São Mateus, na mesma comarca de São Mateus. No campo de gêneros de cultura, aparece a farinha como atividade principal da comarca (Relatório de Presidente de Província do ES, 1857 B, anexo).

Em relação à mão de obra, o maior número de trabalhadores empregados foi de São Mateus: 2.124, e Barra de São Mateus, 542. No campo dos principais maquinários, são apresentadas máquinas de beneficiar café, serrarias de madeira, engenhos de fabricar açúcar e boladeiras (rodas sobre eixo vertical que impulsionam o ralador de mandioca). O total de receita destas propriedades da comarca foi de 108:040\$000, sendo 495:190\$900 o total da província (Relatório de Presidente de Província do ES, 1857 B, anexo).

Pode-se concluir que as atividades relacionadas à farinha de mandioca continuaram, com o início ainda tímido do plantio de café e outras atividades secundárias, como serraria de madeira e engenhos de açúcar. No entanto, comparando com as estatísticas de 1828, do governo Ignácio Acioli de Vasconcellos, constata-se que o café já era o principal produto e mais valorizado produto da província, fazendo com que a comarca de São Mateus caísse para a terceira posição na geração de renda e arrecadação de tributos, atrás de Vitória e Itapemirim (Relatório de Presidente de Província do ES, 1857 B, anexo).

De acordo com as informações do relatório de presidente de Província de 1859, do Presidente Leão Velloso, baseado em dados enviados pela Câmara de São Mateus,

existiam no município 205 estabelecimentos agrícolas e industriais, sendo 152 fábricas (quitungo, bolandeira ou moinho) relacionadas à farinha de mandioca, 48 de beneficiar café, duas serrarias, um engenho de açúcar e aguardente e duas olarias de tijolos e telhas, sendo nove fábricas movidas por água e as demais por animais. Nesses estabelecimentos empregavam-se cerca de 2.800 indivíduos livres e escravizados.

No relatório de 1862, do Presidente Costa Pereira, encontramos informações importantes sobre a economia da província, a renda obtida com as exportações e a arrecadação tributária dos principais produtos agrícolas do Estado nos anos de 1857 a 1861. É expressivo o progressivo aumento da quantidade de café exportado na Província, passando de 156.883 arrobas em 1857 para 223.806 arrobas em 1861, com destaque para a produção de Vitória e Itapemirim.

O volume da produção de açúcar, proveniente principalmente de Itapemirim e Vitória ficou oscilante no período de cinco anos analisado, com variação de 21.843 a 43.232 arrobas. A menor quantidade desta produção é registrada em 1861, sendo um indicativo do seu declínio no Espírito Santo, sendo esta cultura progressivamente suplantada pelo café na região centro-sul.

A grande produção das *miunças* (termo utilizado no período para designar produtos como a farinha de mandioca) localiza-se no núcleo de São Mateus, com a maior parte desta produção, variação de 83.191 a 139.186 alqueires<sup>51</sup>. Vitória mantém a primeira posição na arrecadação obtida durante todo o quinquênio. Com a expansão da lavoura cafeeira no sul da província, São Mateus perde o segundo lugar para Itapemirim a partir do ano de 1859. A arrecadação também cai de 15:073\$552 em 1857 e 16:698\$278 em 1860 para 8:822\$245 em 1861, sendo uma queda sazonal, provavelmente nos preços pagos pelo produto ou uma safra ruim.

---

<sup>51</sup> Um alqueire de mandioca equivale a 30,225 quilos.



Tabela 3: Exportação agrícola do Espírito por agências arrecadadoras 1857-1861:

Exportação agrícola do Espírito Santo por agências arrecadadoras, 1857/1861.							
Agências arrecadadoras	Café (arobas)	Açúcar (arobas)	Algodão (arobas)	Miúças (alqueires)	Aguardente (medidas)	Imposto de 6% Valores	%
<b>1857</b>							
Capital	89.469	6.391	1.184	23.976	240	24:008\$343	41,12
Itapemirim	23.287	15.401	146	10.195	9.720	8:562\$772	14,67
Barra S. Mateus	10.689	-	-	80.970	-	9:146\$411	15,67
São Mateus	28.081	-	16	10.748	-	15:073\$552	25,82
Santa Cruz	208	2.682	-	1.346	-	592\$751	1,02
Guarapari	355	-	120	287	-	138\$683	0,24
Benevente	4.794	-	-	1.652	-	860\$979	1,46
Itabapoana	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>156.883</b>	<b>24.474</b>	<b>1.466</b>	<b>129.174</b>	<b>9.960</b>	<b>58:383\$491</b>	<b>100</b>
<b>1858</b>							
Capital	81.513	12.177	1.230	20.780	30.600	20:171\$700	41,42
Itapemirim	28.339	27.562	104	3.865	-	9:697\$740	19,92
Barra S. Mateus	10.926	-	-	54.043	-	7:374\$608	15,14
São Mateus	26.884	-	-	43.578	-	10:171\$850	20,89
Santa Cruz	323	2.335	-	921	720	359\$600	0,74
Guarapari	482	-	365	93	-	112\$995	0,23
Benevente	2.588	-	-	1.012	-	547\$651	1,12
Itabapoana	172	1.158	-	344	-	263\$284	0,54
<b>Total</b>	<b>151.227</b>	<b>43.232</b>	<b>1.699</b>	<b>124.636</b>	<b>31.320</b>	<b>48:699\$428</b>	<b>100</b>
<b>1859</b>							
Capital	75.350	14.594	1.023	24.238	-	20:486\$726	33,04
Itapemirim	46.770	25.063	-	7.968	32.100	14:536\$240	23,44
Barra S. Mateus	13.430	-	-	54.884	-	10:543\$129	17,00
São Mateus	13.014	-	-	84.302	-	14:328\$116	23,11
Santa Cruz	673	2.582	-	987	-	552\$319	0,89
Guarapari	375	-	135	254	-	150\$308	0,24
Benevente	4.931	-	-	1.846	-	1:225\$927	1,98
Itabapoana	160	367	-	100	-	184\$440	0,30
<b>Total</b>	<b>154.703</b>	<b>42.606</b>	<b>1.158</b>	<b>174.379</b>	<b>32.100</b>	<b>62:007\$205</b>	<b>100</b>
<b>1860</b>							
Capital	89.686	5.964	989	39.993	-	29:444\$688	35,29
Itapemirim	79.991	21.986	25	5.149	24.138	25:445\$600	30,49
Barra S. Mateus	12.056	-	-	38.476	-	8:223\$510	9,85
São Mateus	20.182	-	-	59.570	-	16:698\$278	20,01
Santa Cruz	355	2.221	-	2.237	-	707\$473	0,85
Guarapari	1.766	-	465	1.180	-	641\$580	0,77
Benevente	2.869	-	-	2.864	-	1:399\$471	1,68
Itabapoana	6.910	280	-	112	-	886\$494	1,06
<b>Total</b>	<b>213.815</b>	<b>30.451</b>	<b>1.479</b>	<b>149.581</b>	<b>24.138</b>	<b>83:447\$094</b>	<b>100</b>
<b>1861</b>							
Capital	115.145	1.166	2.980	16.648	280	32:453\$757	45,80
Itapemirim	62.813	18.827	-	3.894	4.810	21:405\$145	30,20
Barra S. Mateus	11.105	-	-	28.058	-	4:472\$529	6,31
São Mateus	21.920	-	-	55.133	-	8:822\$245	12,45
Santa Cruz	202	50	-	455	-	427\$962	0,61
Guarapari	1.910	-	362	725	-	724\$882	1,02
Benevente	5.077	-	-	975	-	1:530\$763	2,16
Itabapoana	5.634	1.800	-	-	-	1:030\$221	1,45
<b>Total</b>	<b>223.806</b>	<b>21.843</b>	<b>3.342</b>	<b>105.888</b>	<b>5.090</b>	<b>70:867\$504</b>	<b>100</b>

Fonte: Tabela baseada nos dados do Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo José Fernandes da Costa Pereira Jr. 1862, p. 83-85. (Côgo 2007 p. 45)

Fonte: Retirado de Côgo (2007, p. 45)

No relatório apresentado à Assembleia Legislativa em 1864 pelo primeiro vice-Presidente Eduardo Pindahiba de Mattos, são apresentados balanços econômicos dos três anos anteriores, de 1861 a 1863. Vitória apresenta o maior volume de arrecadação nos três anos, com 540:776\$716 em 1861, 743:849\$950 em 1862 e 557:358\$950 em 1863. Itapemirim em segundo, com 356:752\$416, em 1861, 386:196\$866 em 1862 e 260:764\$00 em 1863. São Mateus em terceiro, com 147:037\$416 em 1861, 172:328\$333 em 1862 e 186:375\$100 em 1863. O total de

receitas da Província foi de 1.181:005\$830 em 1861, 1.481:254\$115 em 1862 e 1.140:517\$882 em 1863.

O café aparece como principal produto de exportação com 223.807 e 299.447 arrobas produzidas em 1861 e 1862, respectivamente. No entanto, em 1863 houve uma queda brusca na produção, provavelmente devido a algum problema na safra, produzindo 139.341 arrobas. O preço da arroba passou de 4\$400 em 1861 para 5\$450 em 1862 e 6\$050 em 1863.

Já a tabela de mantimentos, onde se insere a farinha de mandioca, houve um acréscimo de 105.885 arrobas em 1861 para 143.490 em 1862 e 203.920 em 1863, um aumento substancial. São Mateus foi o principal produtor, com 55.133 em 1861, 64.387 em 1862 e 149.797 em 1863. Destaque para o grande aumento de 233% na produção de 1862 a 1863. O preço do alqueire, no entanto, diminuiu um pouco, de 1\$400 em 1861 para 1\$140 em 1862 e 1\$280 em 1863.

Barra de São Mateus também teve participação importante na farinha de mandioca, com 28.058 arrobas em 1861, 41.343 arrobas em 1862 e 34.752 em 1863. Desta forma, São Mateus incrementou a sua produção de farinha de mandioca no início da década de 1860. No entanto, o café, mesmo com a queda sazonal na safra em 1863, continuava como a principal fonte de receitas para a província, devido à crescente procura do mercado internacional, especialmente Europa e Estados Unidos e maior cotação de preço em relação à farinha.

Tabela 4: Estatísticas agrícolas do ano de 1863 na província:

1863.

	ARROBAS	ARROBAS	MEDIDAS	ARROBAS	ALQUEIRES	NUMR.º		
ESTAÇÕES.	CAFÉ	ASSUCAR	CACHAÇA	ALGODÃO	MANTIMEN <sup>s</sup>	COUROS	VALORES OFFICIAES	DIREITOS PAGO
Capital . . . . .	87,350	11,229	720	4,179	12,652	295	557:358\$150	33:441\$48
Itapemirim . . . . .	37,561	20,541	3,600	102	3,599	22	260:764\$000	15:645\$84
Barra de S. Matheus . . . . .	1,998	476	1,800	223	34,752		76:039\$533	5:762\$37
Cidade de S. Matheus . . . . .	5,975			61	149,797		186:375\$100	11:182\$50
Santa Cruz . . . . .	359	188			226		2:662\$533	159\$75
Guarapary . . . . .	424			32	884		4:317\$550	259\$05
Benevente . . . . .	2,773				2,049	6	20:217\$316	1:213\$03
Linhares . . . . .							\$	\$
Itabapuana . . . . .	2,901	24					12:783\$700	511\$38
	139,341	32,458	6,120	4,597	203,929	323	1.140:517\$882	68:175\$39

**PREÇO DOS GENEROS.**

Café regulou a . . . . .	6\$050	Feijão regulou a . . . . .	2\$730
Assucar branco « . . . . .	3\$500	Farinha « « . . . . .	1\$280
Idem mascavo « . . . . .	1\$500	Arroz « « . . . . .	4\$900
Algodão « . . . . .	2\$220	Milho « « . . . . .	1\$620
Aguardente « . . . . .	\$160	Couros « « . . . . .	3\$000

Os direitos dos generos, constantes da presente tabella foram cobrados na razão de 6 por %, á excepção da Agencia de Itabapuana, que foi a 4 por %, em virtude do art. 5º da lei n.18 de 26 de Julho de 1862.

Fonte: Retirado do Relatório de Presidente de Província de 1864, página 129/174.

Eduardo Pindahiba de Mattos ressalta que o comércio diretamente com o exterior é limitado, contando apenas com um navio por ano, com destino à Inglaterra e as maiores transações eram feitas com a praça do Rio de Janeiro, que por sua vez supre o Espírito Santo dos gêneros importados, já que praticamente não há importação direta da Europa (Relatório de Presidente de Província, 1864, p. 98).

Já no relatório do Presidente Luiz Antonio Fernandes Pinheiro, publicado em 1869, apresenta a produção econômica do ano de 1868. Com relação ao café, Vitória com 204.152 arrobas é o destaque, seguido de Itapemirim com 125.254 arrobas. São Mateus aparece em quarto lugar, com apenas 13.652 arrobas (Relatório de Presidente de Província, 1869, anexo 1).

Com relação às miunças, referem-se principalmente à farinha de mandioca, com amplo destaque para São Mateus, com 111.266,25 alqueires, seguido de Barra de São Mateus (Conceição da Barra) com 75.105 alqueires (Relatório 1869, anexo 1). A produção das outras vilas é praticamente nula, comprovando a ligação econômica

entre as duas vilas do extremo norte com a logística portuária fluvial-marítima e o escoamento do mesmo produto econômico.

O relatório do Presidente de Província de 1869 também apresenta outro quadro importante, de embarcações registradas do Espírito Santo. Um total de 35 embarcações, sendo 13 de São Mateus, 7 de Itapemirim e 5 de Vitória. Todas as embarcações de São Mateus são de médio ou pequeno porte, mais indicadas para a navegação fluvial e também mais acessíveis financeiramente. Nenhuma tem capacidade acima de 100 toneladas, como é encontrada nos patachos de Vitória ou em Itapemirim, no patacho Amor Divino com 171 toneladas e a Polaca D'Anna, com 390 toneladas (Relatório de Presidente de Província, 1869, Anexo II).

Com relação às 13 embarcações de São Mateus, são 2 patachos, uma sumaca, 6 iates, 4 lanchas, com tonelagem média de 49,23 toneladas e lotação média de 6,84 pessoas. Destaque para o Patacho Venus, maior embarcação, com 82 toneladas, pertencente à Dona Leocádia Francisca de Cunha Caldas (Relatório 1869, Anexo II).

Antonio Rodrigues da Cunha também tinha uma Sumaca, com o sugestivo nome "Especuladora" e um iate denominado Santa Rosa. Lantancio Custodio Pereira era proprietário dos Patachos Rios e Pereira & Rios Um (Relatório de Presidente de Província, 1869, Anexo II).

Uma peculiaridade de São Mateus é que, de acordo com o relatório, são as únicas embarcações espírito-santenses que realizavam o transporte com Bahia e Pernambuco, além do habitual comércio com o Rio de Janeiro. São apresentados inclusive o nome dos consignatários, sendo os principais Vianna & Lima e Cunha & Cardoso na Bahia, Farro & Irmão em Pernambuco; e Souto & Irmãos e Faria & Bastos no Rio de Janeiro (Relatório de Presidente de Província, 1869, Anexo II).

A maior parte das embarcações existentes na província capixaba tinha proprietários distintos, não havia uma concentração. No caso específico de São Mateus, nota-se que no conjunto dos proprietários das embarcações, encontravam-se os representantes da oligarquia regional, cujos exemplos mais notórios são os nomes de Antônio Rodrigues da Cunha (Barão de Aimorés) e Olindo Gomes dos Santos Paiva (Barão de Timbuí), grandes proprietários de terras, importantes fazendeiros e

negociantes da região. Dessa forma, os principais fazendeiros também atuavam no comércio e no transporte das mercadorias até o destino final.

As características desta frota naval em comparação aos dados fornecidos por Vasconcellos em 1828, que apontou naquele período a existência na província de 20 embarcações nacionais com capacidade de carga variando entre 25 a 72 toneladas, evidenciam que neste intervalo de 4 décadas houve um considerável crescimento numérico da mesma, assim como a ampliação da sua capacidade de transporte, a tonelagem média. O número mais relevante dessas embarcações, 25 navios, se encontrava nos portos que serviam de apoio ao movimento comercial dos três principais núcleos produtivos regionais: São Mateus (13 navios), Itapemirim (7 navios) e Vitória (5 navios). Numa primeira interpretação, São Mateus aparece com destaque em relação ao número de embarcações existentes em seu porto. Contudo, levando-se em conta a capacidade de transporte de carga dos navios, nota-se que a tonelagem média das embarcações de São Mateus, de 47 toneladas, era uma das mais baixas no conjunto da província.

O Espírito Santo finalmente conquistou a tão desejada comunicação com as Províncias do Norte, cuja navegação efetivou-se a partir de 1874, quando a Cia. Brasileira de Paquetes a Vapor se comprometeu a fazer com que um de seus vapores, duas vezes por mês, fizesse escala obrigatória no porto de Vitória, por um breve período de seis horas. A nova linha foi iniciada no dia 3 de abril de 1874, quando o primeiro vapor da linha norte aportou na capital da província.

No Relatório de Domingos Monteiro Peixoto, de 1875, temos informações relevantes, como a informação das exportações de farinha de mandioca, “cultivados de preferência na comarca de São Mateus, onde os terrenos prestão-se vantajosamente à cultura deste gênero”: Em 1869 a exportação foi de 6.826.449,24 litros<sup>52</sup>, 1870 foi de 7.493.780 litros; 1871 o total foi de 5.731.131 litros; 1872, com 4.998.586 litros, 1873 foi de 6.691.996 litros; e em 1874, total 4.903.381 litros, havendo uma oscilação sazonal relevante a cada ano, mas com a manutenção da relevância econômica do produto e da concentração no norte do Espírito Santo (Relatório de Presidente de Província, 1875, p. 60).

---

<sup>52</sup> Um litro de mandioca equivale a 1,20 quilos.

No entanto, percebe-se a crescente valorização do café na província, com aumento da produção e do valor agregado do produto. A receita proveniente do café em 1874 foi de 2.054:260\$976, bem superior à da farinha, em segundo lugar com 232:893\$121 (Relatório de Presidente de Província, 1875, p. 81). Isso demonstra uma tendência cada vez maior da importância e priorização do café na província, embora São Mateus continuasse com a concentração na produção de farinha.

No relatório de Presidente Desembargador Antonio Joaquim Rodrigues, de 1886, encontramos dados da “exportação dos gêneros nacionais navegados por cabotagem para outras províncias do império durante o exercício de 1885-1886”. Neste quadro nota-se uma queda grande da participação da farinha de mandioca em relação ao total da receita da província. O café dispara cada vez mais como principal produto, com 81:885\$000, seguido do milho 17.918\$000, o açúcar com 16:735\$000 e a farinha, com apenas 2.880\$000, sendo 36.000 litros exportados para a Bahia e 30.400 para o Rio de Janeiro (Relatório de Presidente de Província, 1886, p. 195).

No quadro de exportação da província, encontramos como destaque o café, com 18.446.703 quilos, sendo Itapemirim o maior produtor, com 5.647.991 quilos, seguido de perto por Vitória com 5.405.143 quilos. A produção de São Mateus aparece com 492.778 quilos, a sexta maior entre as 11 estações fiscais existentes neste período (Relatório de Presidente de Província, 1886. pp.179-181).

Com relação à farinha de mandioca, houve uma exportação total de 3.589,036 litros, com a continuação da concentração em São Mateus, com 1.927.055 litros e Conceição da Barra com 1.567.161 litros, representando juntas 3.494.216 litros, 97,4% do total exportado em 1886 (Relatório de Presidente de Província, 1886. pp.179-181).

Os direitos pagos para as vilas e cidades em 1886 somam o total de 338:240\$952, sendo Itapemirim o primeiro lugar, com 99:034\$517, Vitória em segundo lugar, com 96:622\$647, Santo Eduardo (atualmente pertencente ao Rio de Janeiro) com 77:142\$066 e em quarto São Mateus com 17:207\$990, uma arrecadação cada vez mais modesta em relação aos primeiros lugares, cerca de 5% do total arrecadado da província (Relatório de Presidente de Província, 1886. pp.179-181).

Fazendo um comparativo com os números apresentados nas décadas anteriores, podemos afirmar que o café se consolidou como principal produto e aumentou bastante a área de plantio com a expansão de fazendas nas regiões do Itapemirim e Itabapoana e a criação de colônias de imigração estrangeiras no centro sul da província, como as colônias do Rio Novo, de Santa Leopoldina e de Santa Isabel.

Através da análise dos relatórios dos presidentes de província a partir de 1848, confirmou-se a relevância e a centralidade da produção e exportação da farinha de mandioca para a economia de São Mateus até o final do período provincial (1889), além da importância do transporte de cabotagem, tanto com embarcações próprias da elite local como através das linhas regulares de navegação a partir da segunda metade do século XIX.

Observa-se que a elite senhorial mateense se movimentou politicamente para que São Mateus recebesse as linhas de navegação, além das tentativas de implementação das linhas específicas no Rio Cricaré. E também para a abertura de estradas em direção oeste com o objetivo de expansão da fronteira territorial e agrícola.

Com relação aos presidentes de província, nota-se nos relatórios a partir da segunda metade do século XIX, uma defesa da imigração europeia, da criação de colônias de povoamento e da exportação do café para o mercado externo como principais vetores de crescimento econômico e “modelo de civilização, moralidade e amor ao trabalho”<sup>53</sup> no eixo centro sul. Os negros escravizados, indígenas e mestiços eram vistos, nos relatórios das autoridades políticas provinciais nomeadas pelo império, como entraves ao desenvolvimento do Espírito Santo.

Desta forma, São Mateus, ainda baseado nos alicerces da concentração fundiária, do trabalho escravo e da exportação para o mercado interno da farinha de mandioca, não recebeu grandes investimentos em infraestrutura, nem atenção prioritária por parte dos presidentes de província. Apesar disso, continuou ocupando a terceira posição na economia do Espírito Santo.

---

<sup>53</sup> RELATÓRIO do Presidente Luiz Pedreira do Couto Ferraz apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 01 de março de 1848, pp.26-29.

### 3.4 Retirantes e imigrantes em São Mateus

No relatório do Presidente de Província de 1878 é informada a chegada de 1.399 cearenses no porto de São Mateus, de um total de 1.837 pessoas que desembarcaram na província do Espírito Santo, provenientes da grande seca que assolou várias províncias do Norte (ainda não existia a Região Nordeste desmembrada do Norte neste período), principalmente o Ceará. Ofício da Câmara de São Mateus de 7 de Novembro de 1878<sup>54</sup> relata ao presidente da província que:

“Existem neste município diversas famílias de retirantes cearenses que, umas por não terem feito contratos de serviços e outras por terem abandonado os lugares para onde foram, desprezando os contratos feitos com os lavradores, andam vagando sem domicílio certo, de modo que lhes será difícil por si sós promoverem os meios para subsistência [...]

[...] o melhor meio seria reunir todos aqueles que se acharem dispersos em um só estabelecimento agrícola, concorrendo o governo com uma quantia módica e convencional por certo tempo, obrigando-os a determinadas condições a fim de obstar a que os infelizes retirantes continuem a sofrer as privações”<sup>55</sup>. (APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. 1871-1911. p. 370).

As intenções iniciais de ajuda humanitária e de misericórdia pelos flagelados retirantes cearenses logo revelou o interesse em controlar a mão de obra barata disponível e uma crítica ao fato de parte dos cearenses não terem aceitado os contratos dos fazendeiros (lavradores) locais, possivelmente pelas condições de exploração da força de trabalho.

Foi planejado também alojar estes retirantes ao longo da linha telegráfica, recém-instalada no norte do Espírito Santo. Grandes levas de retirantes também chegaram em São Mateus fugindo da seca e da miséria nos anos de 1888 e 1891. A partir de 1888, logo após a abolição da escravidão, São Mateus recebe levas de imigrantes europeus, principalmente italianos e espanhóis, até 1897. Os imigrantes foram alojados em grandes fazendas da elite mateense já existentes e em dois núcleos coloniais criados neste período: Santa Leocádia, distrito de São Mateus, e Nova

---

<sup>54</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911, p. 370.

<sup>55</sup> Idem



Venécia, tornado município ao ser desmembrado de São Mateus em 1954. Nestes dez anos foram recebidos no porto de São Mateus 2.133 imigrantes, sendo que os anos com maior fluxo foram 1891, com 629 imigrantes e 1888, com 433 pessoas, de acordo com a base de dados do Projeto Imigrantes do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, consultada em Julho de 2019.

O eixo econômico principal também vai sendo alterado, já que essa expansão territorial e populacional da região oeste de São Mateus é fundamentalmente para plantio de café e extração de madeira.

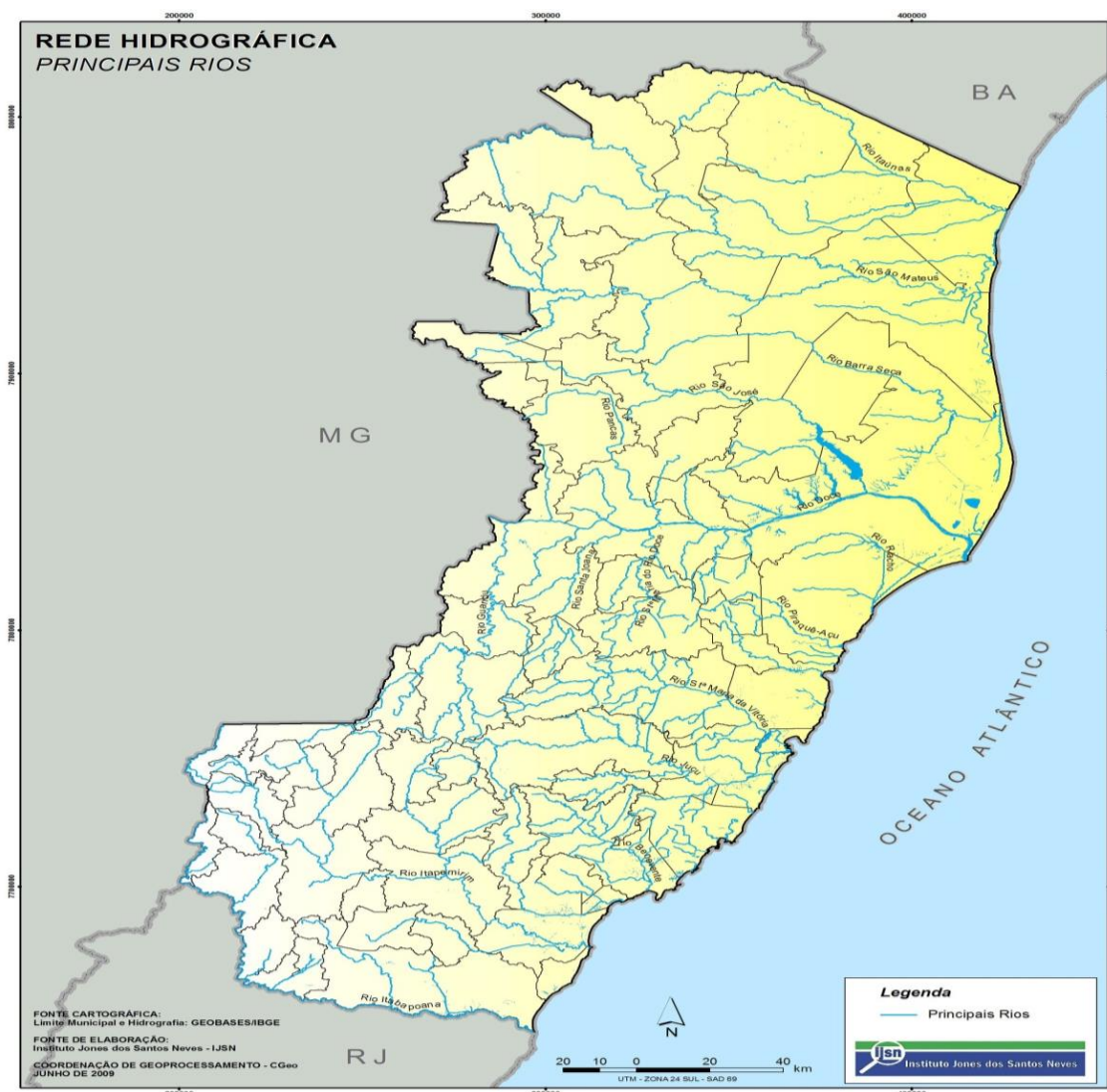
### **3.5 A navegação no rio Cricaré**

O governo provincial evidencia um interesse crescente na expansão e melhoria da comunicação entre os portos espírito-santenses, já que o Espírito Santo possuía muitos rios navegáveis que se constituíam no principal meio de comunicação de fluxo de pessoas e o escoadouro natural da produção agrícola e econômica.

Observando o mapa hidrográfico do Espírito Santo notamos a presença de diversos rios de porte médio e grande do sul ao norte do território, nascendo nos antigos “sertões”, terras desconhecidas povoadas por diversas tribos indígenas, especialmente Puri e Botocudos, que deveriam ser incorporadas à “civilização” e à produção econômica. Esses rios descem das serras e montanhas no interior do Espírito Santo ou de Minas Gerais (casos dos rios Doce e Cricaré) desaguando no litoral capixaba.

Podemos incluir nessa listagem os seguintes rios, a partir da divisa sul até o extremo norte: Itabapoana, Itapemirim, Rio Novo/Iconha/Piúma, Benevente, Jucu, Santa Maria da Vitória, Reis Magos, Piraquê-Açu, Doce, Cricaré (São Mateus) e Itaúnas.

Mapa 6: Mapa dos principais rios do ES:



Fonte: Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/>. Acesso em 24/05/2021.

Diante das dificuldades financeiras e estruturais para a construção das estradas, o governo voltou-se para a melhoria da navegabilidade dos rios da província, de forma a promover o intercâmbio comercial e o desenvolvimento econômico do Espírito Santo. As ações governamentais incluíam as verbas para a limpeza e desobstrução dos rios, a abertura de canais ligando os rios navegáveis (como o Canal do Pinto, ligando o Rio Itapemirim à Colônia do Rio Novo)<sup>56</sup>, e a construção de atracadouros para embarque e desembarque.

<sup>56</sup> A Resolução n.º 28 de 1869 autoriza a abertura do Canal do Pinto, criando a ligação do rio Novo com o rio Itapemirim, no sul da Província.

Uma obra relevante em São Mateus foi a criação da Barra Nova, no rio Mariricu, que antes desaguava mais ao sul, na atual Barra Seca, divisa entre os municípios de Linhares e São Mateus. Eliezer Nardoto (1999) ressalta que em 1866 o Comendador Reginaldo Gomes da Cunha, irmão do Barão de Aimorés, verificando que o rio Mariricu era próximo do litoral, abriu um canal conectando o rio ao mar, criando assim a Barra Nova, nome da localidade e da pequena baía que se formou. A finalidade era criar um novo porto como alternativa à foz do Rio Cricaré, em Conceição da Barra, em caso de problemas de navegabilidade, já que o Mariricu é um afluente navegável do rio Cricaré. Outra intenção era o aproveitamento das terras férteis para a pecuária (NARDOTO, 1999, pp. 160-161).

A navegação do rio Cricaré foi debatida de forma ampla pela assembleia provincial nesse período, dentro do contexto de incentivos dados à navegação fluvial na província, como as obras de desobstrução dos leitos dos rios e os trabalhos nas margens para conservá-los ou torná-los aptos para a navegação. Começou a ser debatida também a concessão de subsídios para as empresas que se habilitassem a realizar o tráfego fluvial com embarcações a vapor. O contrato inicial para a navegação do rio Cricaré, efetuado em 1870, entre o governo provincial e o Barão de Timbuí, delimitou o percurso desta desde a foz do rio na Vila da Barra de São Mateus (atual município de Conceição da Barra-ES) até a Cidade de São Mateus, alcançando também o rio Itaúnas, localização das propriedades mais importantes do Barão. No entanto, o Barão de Timbuí não estabeleceu a navegação no tempo estipulado e o contrato foi desfeito por caducidade (CÔGO, 2007, p. 130).

Depois deste malogro inicial, a discussão sobre a navegação a vapor do rio São Mateus (Cricaré) reaparece com destaque em 1876. A contratação deste empreendimento foi disputada por diferentes proponentes e a decisão da assembleia provincial sobre esta questão foi a concessão do direito de navegação a José dos Santos Neves, membro da elite mateense, o que gerou um debate polêmico no legislativo, com a oposição de deputados sobre a concessão de privilégios feita sem a devida concorrência.

De acordo com as argumentações dos parlamentares opositores à decisão da assembleia, havia outros pretendentes que tinham recursos financeiros e projetos para alavancar a empresa de navegação do rio Cricaré, como Alberto Kuhlmann,

agrimensor, residente na comarca de São Mateus, que realizou estudos técnicos especiais do rio e de suas condições de navegação, visando à contratação da navegação fluvial de São Mateus. Na ocasião, foi destacado que tal prática, no caso do Barão de Timbuí, resultou na postergação da navegação a vapor do rio Cricaré, já que o Barão, apesar de toda a sua influência e riqueza, não obteve êxito e a cidade de São Mateus ficou privada deste importante melhoramento (CÔGO, 2007, p. 131).

O privilégio exclusivo dado ao Barão em 1870, assim como para Santos Neves em 1877, sem o estabelecimento da concorrência, foi possível devido ao prestígio destes na assembleia provincial, onde gozavam da amizade de muitos dos deputados. Alguns parlamentares se posicionaram contra o exclusivismo dado a Santos Neves, destacando que a concessão destes privilégios devia ser feita sem prejuízo da concorrência. Apesar de toda a discussão polêmica, a concessão do privilégio da navegação do rio Cricaré a José dos Santos Neves foi sancionada pelo presidente da província em 6 de abril de 1877 (CÔGO, 2007, p. 132).

Em relação à navegação fluvial nos outros rios capixabas, na região sul do Espírito Santo a navegação do rio Itapemirim estava sendo realizada regularmente, em 1877, pelo Capitão Deslandes. O mesmo não acontecia com a navegação do rio Itabapoana, no extremo sul da Província, divisa com o Rio de Janeiro, onde houve problemas no cumprimento do contrato subsidiado pelo governo desde 1864. No caso do maior rio da província, o Rio Doce, situado na região centro-norte do Espírito Santo, ainda não existia uma navegação a vapor funcionando regularmente, sendo esta situação atribuída aos graves problemas de acesso verificados em sua barra, em Regência (CÔGO, 2007, p. 132).

Com relação ao extremo norte da província, além da questão da navegação do rio Cricaré destaca-se ainda neste período iniciativas visando melhorias na infraestrutura de São Mateus, sobretudo nos aspectos ligados à modernização da área urbana da cidade de São Mateus, que, após a capital Vitória, foi a primeira vila do Espírito Santo a ser elevada à categoria de cidade, em 1848 e também a primeira a receber estudos para os serviços de iluminação pública. No entanto, a instalação desse melhoramento na cidade, foi constantemente adiada (CÔGO, 2007, p. 133).

A reivindicação foi atendida somente em 1874, através da Resolução Provincial n<sup>o</sup> 12, determinando que fosse entregue à Câmara Municipal de São Mateus a quantia de cinco contos de réis para aquisição e colocação de lampiões apropriados à iluminação da cidade e a aprovação da quantia de três contos de réis anuais para a conservação desta iluminação.

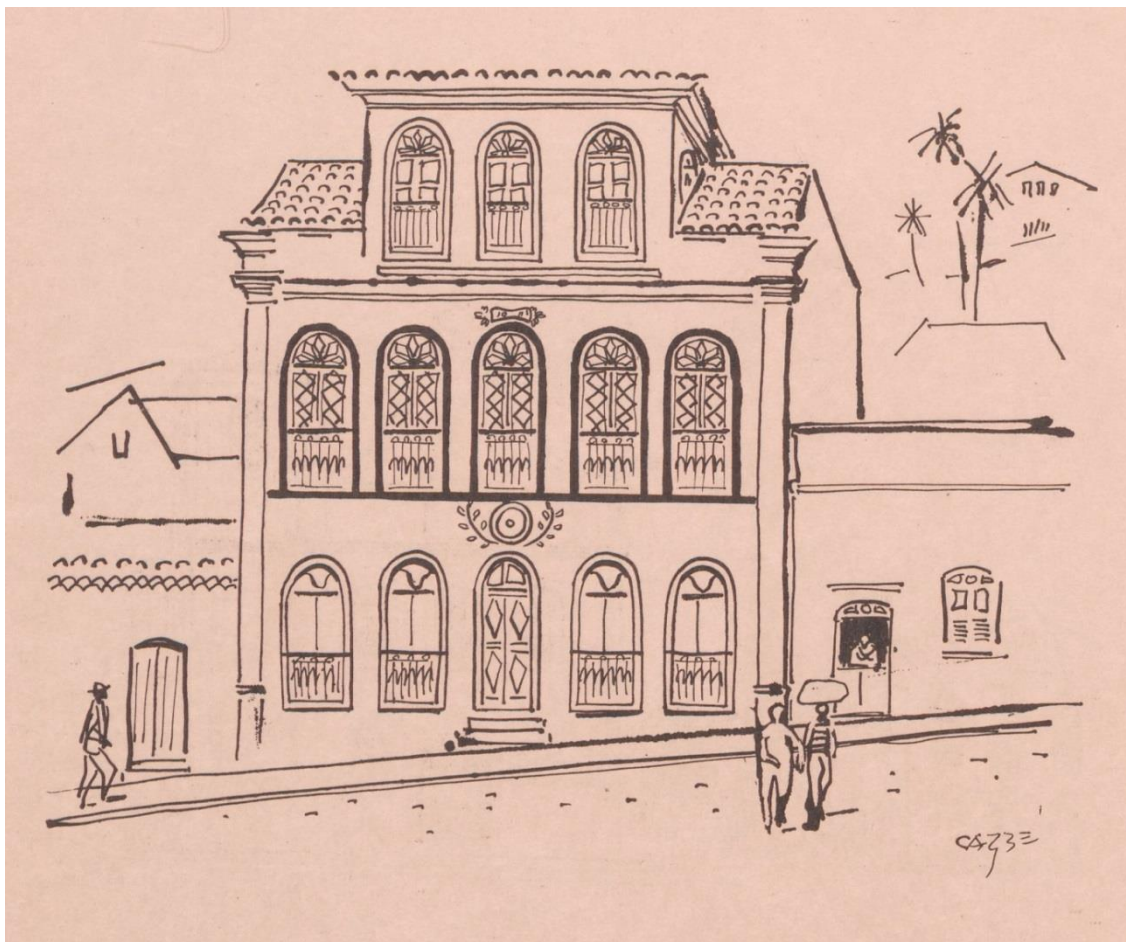
A área central de São Mateus recebeu outros melhoramentos no período, como o recurso de dois contos de reis para o calçamento das ladeiras de São Benedito, São Gonçalo Garcia, Rua do Afonso e Ladeira de São Gonçalo Garcia, por se acharem muito deterioradas. Em 13 de Abril de 1871 a Câmara Municipal enviou o ofício prestando contas à Tesouraria Provincial, que liberou o recurso após a aprovação da Lei número 5 de 14 de novembro de 1870<sup>57</sup>.

Com o aumento do fluxo da navegação e a ampliação das atividades comerciais, a estrutura portuária também foi contemplada com verbas relacionadas ao aterro e calçamento da praça do Comércio e a construção de um cais e de um chafariz naquele local (CÔGO, 2007, p. 133).

---

<sup>57</sup> APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911, p.06.

Figura 7: Sobrado típico do Porto de São Mateus, construído no século XIX. Ilustração de Carybé feita em 1953:



Fonte: Retirado de BRAGA, Rubem. Uma Viagem capixaba de Carybé e Rubem Braga. DEC: Rio de Janeiro, 1981 P. 110

Sobre as vias de comunicações terrestres em São Mateus, é importante destacar a abertura da estrada ligando a cidade à Filadélfia, no vale do Mucuri, sede da Colônia do Mucuri (atualmente município de Teófilo Otoni, em Minas Gerais), com início no ano de 1856, a qual se encontra a seguinte informação nos idos de 1870:

“É explorada, demarcada e principiada, na cidade de São Mateus, uma estrada que, partindo dessa cidade fosse a Filadélfia, na Colônia do Mucuri, na província da Bahia. Fez essa exploração, a mandado do governo, o engenheiro francês Charles Bernard, sendo acompanhado e coadjuvado pelo fazendeiro daquela comarca, Tenente-coronel Mateus Antônio dos Santos; não teve, porém, o êxito que se esperava, conquanto ainda em 1872 fosse autorizado à Presidência da Província com uma quantia para conclusão daquela estrada, o

que também não teve execução<sup>58</sup> (DAEMON, p. 395-396. 2010).

Sobre outras comunicações terrestres na região de São Mateus, foi autorizada a abertura da estrada vicinal, ligando a Cidade de São Mateus à Vila de Linhares. José Bernardo da Costa, negociante da Vila da Barra de São Mateus, solicitou à Assembléia em 1878, o privilégio por 30 anos para construir uma estrada de rodagem das margens do Rio Itaúnas até Barra de São Mateus, passando pelo Rio São Domingos. O Governo Imperial apresentou projetos com relação à abertura de estradas na província em 1876, sobretudo nos núcleos da região central e também no sul do Espírito Santo, em sua maioria relacionados aos núcleos de imigração europeia e zonas produtoras de café (CÔGO, 2007, p. 136).

Outro melhoramento importante para as comunicações neste período foi a instalação da rede telegráfica. A partir de 1871 houve uma grande participação do povo do Espírito Santo, com doações em dinheiro e materiais, como postes, além do fornecimento de mão-de-obra aos trabalhos relativos à realização da linha telegráfica. O governo da província também se empenhou na concretização do telégrafo, haja vista que na lei do orçamento provincial de 1871, registrou-se a dotação orçamentária de cinco contos de réis para o assentamento de postes telegráficos no Espírito Santo, cuja proeza foi repetida em 1873 visando, desta vez, o aperfeiçoamento da picada da linha do telégrafo entre a vila de Linhares e a cidade de São Mateus (CÔGO, 2007, p. 142).

Desta forma, São Mateus, apesar de não estar no centro sul, principal eixo de investimentos de políticas públicas por parte da província do Espírito Santo e do império do Brasil, recebeu a linha de navegação regular e alguns melhoramentos urbanos que propiciaram o desenvolvimento local e a continuidade do modelo oligárquico baseado na grande propriedade, trabalho escravo e na farinha de mandioca.

---

<sup>58</sup> DAEMON, Basílio C. **Estatística e História da Província do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo; Secretaria de Cultura, 2010, p. 395-396.

Ao contrário do centro sul da província, as transformações sociais e econômicas são mais lentas, mudando de maneira mais brusca a partir de 1888, com a abolição da escravidão, a chegada de imigrantes europeus, criação de colônias de povoamento, substituição de mão de obra de negros escravizados e da matriz econômica principal.

Cada vez menos valorizada no preço de venda e com a chegada de alimentos substitutivos na alimentação dos brasileiros – arroz, macarrão e batata principalmente - a partir do final do século XIX, a mandioca deixou de ser o principal produto de exportação de São Mateus, sendo substituído pela madeira e pelo café no século XX.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em meio ao contexto provincial, é importante ressaltar as particularidades da região de São Mateus, cujas divisas arrecadadas representavam o maior montante das receitas públicas em grande parte da primeira metade do século XIX, mantendo-se na segunda metade do Oitocentos como o terceiro núcleo produtivo mais importante do Espírito Santo. Foram variadas as conjunturas referentes ao fluxo das rendas públicas nos investimentos de melhorias da infraestrutura regional. Tais conjunturas e suas variações se relacionaram às alterações nos aspectos econômicos regionais e às mudanças verificadas no jogo de forças políticas dominantes na província.

No entanto, em virtude do crescimento econômico verificado nas regiões central e sul do Espírito Santo, onde a produção cafeeira apresentava-se em contínua expansão, nota-se que os projetos de ponta do governo provincial acerca das melhorias na infraestrutura capixaba, política de imigração e ferrovias, estiveram voltados mais para estas regiões em detrimento do norte, cujo núcleo principal era centralizado por São Mateus.

Apesar dessas dificuldades, o porto de São Mateus continuou tendo, ao longo de todo o século XIX, uma relevante participação na economia do Espírito Santo, com a intensificação na segunda metade do século XIX da navegação de cabotagem para mercadorias e passageiros, em uma rede de portos da província com constante conexão.

O processo de ocupação territorial e formação das vilas no Espírito Santo esteve mais centrado na faixa litorânea até a metade do século XIX, mantendo as características do período colonial. A penetração para o interior da província se deu nas margens e arredores dos principais rios, como o Cricaré, Doce, Piraquê-Açu, Santa Maria da Vitória, Benevente, Itapemirim, Itabapoana, tendo a navegação fluvial e marítima um papel preponderante no transporte e comercialização dos principais gêneros agrícolas regionais e no fluxo de pessoas. Isso foi facilitado pelas boas condições de navegabilidade encontradas em determinados trechos dos rios, especialmente até as primeiras cachoeiras, casos do Rio Itapemirim (até Cachoeiro de Itapemirim), Rio Benevente (até Alfredo Chaves) e Rio Santa Maria da Vitória (até Santa Leopoldina) e também nos acessos aos portos estratégicos do litoral do

Espírito Santo, como Itapemirim, Piúma, Benevente (atual Anchieta), Guarapari, Vitória, Santa Cruz, Barra de São Mateus (Conceição da Barra).

Assim como em São Mateus, os portos de Itapemirim, Piúma, Anchieta, Guarapari e Santa Cruz vão entrando em decadência, diminuindo o volume de cargas e passageiros transportados e encerrando as suas atividades até a primeira metade do século XX.

De acordo com Honorato; Ribeiro (2019), por meio de um conjunto de ações públicas e privadas, o Brasil na virada do século XIX para o XX utilizou as técnicas construtivas portuárias características da mudança tecnológica, com o invento da máquina a vapor e as inovações e usos dela decorrentes, que ocorreu nas economias centrais do capitalismo industrial no século XIX, se tornando apto para o atendimento das novas demandas de portos e navio (HONORATO; RIBEIRO, 2019, p. 2).

Os autores diferenciam as melhorias pontuais das estruturas realizadas no decorrer do século XIX e as reformas portuárias. As intervenções realizadas nos portos tradicionais almejavam apenas melhorar as estruturas já existentes, não realizando nenhuma revolução do processo produtivo, construtivo ou operacional existente. Já a modernização resultou em um novo paradigma portuário com a implementação de um novo porto inserido na gigantesca mudança tecnológica ocorrida pelo capitalismo industrial (HONORATO; RIBEIRO, 2019, p. 2).

O paradigma de um porto moderno começava na ancoragem dos navios no cais, passando pela logística, com as ferrovias e armazéns, até o processo de trabalho portuário (HONORATO; RIBEIRO, 2019, p. 2).

Mudança brusca entre os portos que ainda funcionavam no modelo colonial, com trapiches e pontilhões de madeira, mão de obra escrava, navios fundeados nas baías e canais, barcos menores levando as cargas para os navios, enquanto ocorria uma nova fase do capitalismo, denominada por Lenin de Imperialismo (HONORATO; RIBEIRO, 2019, p. 4).

Os portos desse antigo modelo colonial tiveram poucas mudanças em relação à aplicação de inovações tecnológicas, mão de obra, integração logística, dentre outros, até o final do século XIX e início do XX. Na segunda metade do século XIX

os veleiros foram sendo substituídos pelos navios a vapor, que tinham maior segurança, autonomia, velocidade e capacidade de carga e passageiros nas viagens de longo curso.

Diante dessa nova configuração dos portos, São Mateus não teria condições de receber os navios maiores de carga do século XX, com as condições de navegabilidade, profundidade média e largura não sendo adequadas para embarcações de porte muitas vezes superior às do século XIX. A região do antigo porto não teria espaço para manobras de navios de grande porte.

O investimento realizado em portos como o de Vitória para adequação à modernização capitalista e revolução nos meios de transporte no século XX foi muito alto. Até hoje são necessárias obras como construção de berços de atracação, derrocagem de rochas e dragagem da Baía de Vitória para adequação às constantes mudanças tecnológicas.

Esse processo de decadência e extinção de portos importantes no século XIX pode ser observado em diversos lugares do Brasil e no Mundo. Com relação à rede de comércio de cabotagem e de linhas de navegação regulares para transporte de pessoas e mercadorias, observamos que portos outrora importantes para a economia regional foram sendo desmobilizados.

Portos de cabotagem do Espírito Santo (São Mateus, Itapemirim, Piúma, Anchieta, Guarapari e Santa Cruz), vão entrando em decadência no século XX e aos poucos encerrando as suas atividades, assim como portos de outros estados outrora relevantes, dentre eles Campos (RJ), Mucuri (BA) e Caravelas (BA), que mantinham importante fluxo de comércio e transporte de pessoas com a província Espírito-Santense no século XIX.

As linhas de navegação regulares de cabotagem como a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e os incentivos do governo federal para os transportes fluvial e marítimo também vão diminuindo, cedendo espaço para os modais ferroviários, rodoviários e aéreos.

Dessa forma, acontece um processo de apagamento da história dos portos desativados e das relações sociais e culturais dos moradores com o local. O

presente trabalho tentou colaborar como mais uma ferramenta para compreensão desse período histórico de São Mateus.

Figura 8: Vista do Porto e Cidade de São Mateus, 1908:



Fonte: Eutychio d'Oliver, Iphan-ES. 1908.

## ANEXO FOTOGRÁFICO



Vista do Rio Cricaré, em direção leste, a partir da muralha do antigo cais do porto de São Mateus. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Vista do rio e das árvores a partir do centro do Largo do Chafariz. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Vista do Rio Cricaré, em direção oeste, no centro de São Mateus, cidade alta. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Vista do Largo do Chafariz, com o conjunto de imóveis tombados, construídos na sua maioria no século XIX, décadas de 1840 e de 1850. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Vista lateral de antigas casas de comércio do porto dos séculos XIX e XX. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Vista do outro lado do Largo, também com antigas casas comerciais. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



Detalhe do local, com rampa de acesso ao porto, antigo embarque e desembarque de mercadorias e pessoas. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.





Detalhe do antigo chafariz. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.



O rio Cricaré, um pequeno barco, crianças nadando e brincando. Novas histórias, memórias e ressignificações da utilização do local. Foto do autor, 17 de setembro de 2021.

## REFERÊNCIAS

### Fontes primárias impressas: Relatórios

RELATÓRIO do Presidente Luiz Pedreira do Couto Ferraz apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 01 de março de 1848.

RELATÓRIO do Presidente Fellipe José Pereira Leal apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de julho de 1850.

RELATÓRIO do Presidente José Bonifácio Nascentes D’Azambuja apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 24 de maio de 1852.

RELATÓRIO do Presidente Evaristo Ladislau e Silva apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 23 de maio de 1853.

RELATÓRIO do Presidente Sebastião Machado Nunes apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de maio de 1854.

RELATÓRIO do Vice-Presidente Barão de Itapemirim apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 8 de março de 1856.

RELATÓRIO do Vice-Presidente Barão de Itapemirim apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de maio de 1857.

RELATÓRIO do Presidente Pedro Leão Velloso apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de maio de 1859.

RELATÓRIO do Presidente Antônio Alves de Sousa Carvalho, apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 11 de março de 1861,

RELATÓRIO do Presidente José Fernandes da Costa Pereira Júnior apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 23 de maio de 1861.

RELATÓRIO do Presidente José Fernandes da Costa Pereira Júnior apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de maio de 1862.

RELATÓRIO do Vice-Presidente Eduardo Pindahyba de Mattos apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 21 de fevereiro de 1864.

RELATÓRIO do Presidente Alexandre Rodrigues da Silva Chaves apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 25 de maio de 1866.

RELATÓRIO do Vice-Presidente Carlos de Cerqueira Pinto apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 23 de maio de 1867.

RELATÓRIO apresentado ao Presidente Francisco Leite Bittencourt Sampaio pelo Chefe de Polícia Thomas de Aquino Leite, da Secretaria de Polícia da Província do Espírito Santo em abril de 1868.

RELATÓRIO do Presidente Gabriel de Paula Fonseca apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 2 de outubro de 1872.

RELATÓRIO com que o Vice-Presidente da Província, Coronel Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas, passou a administração ao Exm. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barboza no dia 6 de novembro de 1873.

RELATÓRIO apresentado a S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas pelo Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barboza por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo em 29 de abril de 1874.

RELATÓRIO apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo Exm<sup>o</sup>. Sr. 1<sup>o</sup> Vice-Presidente, Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas na sessão da 21<sup>a</sup> Legislatura em 01 de Setembro de 1874.

RELATÓRIO apresentado ao S. Ex. o Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto pelo Exm<sup>o</sup> Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas por ocasião de passar a administração da província do Espírito Santo no dia 4 de maio de 1875.

RELATÓRIO – Falla com que o Exm. Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto instalou a Assembléia Provincial do Espírito Santo na sessão do dia 18 de setembro de 1875.

RELATÓRIO apresentado a S. Ex<sup>a</sup>. o Sr. 1<sup>o</sup> Vice-Presidente, Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas, pelo Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto, por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo, em 24 de Dezembro de 1875.

RELATÓRIO apresentado a S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Dr. Manoel José de Menezes Prado pelo Exm<sup>o</sup> Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas, por ocasião de passar a administração da Província do Espírito Santo no dia 3 de janeiro de 1876.

RELATÓRIO apresentado pelo Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. Manoel José de Menezes Prado na instalação da Assembléia Provincial do Espírito Santo na sessão de 15 de outubro de 1876.

RELATÓRIO apresentado pelo Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Manoel José de Menezes Prado por ocasião de passar a administração desta província ao 1<sup>o</sup> Vice-Presidente, Coronel Manoel Ferreira de Paiva em 05 de Janeiro de 1877.

RELATÓRIO apresentado a Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo em a 2<sup>a</sup> Sessão Ordinária da Vigésima Primeira Legislatura Provincial pelo Presidente desta Província, Dr. Antonio Joaquim de Miranda Nogueira da Gama, aos 3 de março de 1877.

RELATÓRIO apresentado pelo Exm. Sr. Dr. Manoel da Silva Mafra a Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia 22 de outubro de 1878.

RELATÓRIO apresentado pelo Exm. Sr. Tenente Coronel, Alpheu Adelpho Monjardim d'Andrade e Almeida, 1<sup>o</sup> Vice-Presidente da Província a Assembléia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia 6 de março de 1879.

Relatório com que foi aberta a sessão extraordinária da Assembléia Provincial pelo Exm. Sr. Presidente, Dr. Eliseu de Sousa Martins, no dia 28 de outubro de 1879.

RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Dr. Eliseu de Sousa Martins passou a administração da Província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Tenente-Coronel Alpheu, A Monjardim d'Andrade e Almeida, 1<sup>o</sup> Vice-Presidente, no dia 19 de julho de 1880.

RELATÓRIO apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo em sua sessão ordinária pelo Presidente da Província, Exm. Sr. Dr. Marcellino de Assis Tostes, em 8 de março de 1881.

RELATÓRIO apresentado a Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo 1º Vice-Presidente, o Exm. Dr. Tenente-Coronel, Alpheo Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida, em 21 de março de 1882.

RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Dr. Herculano Marcos Inglez de Souza entregou ao Exm. Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior a administração da Província do Espírito Santo, no dia 9 de dezembro de 1882.

RELATÓRIO apresentado a Assembléia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo Exmº Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior em 3 de março de 1883.

RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Dr. José Camillo Ferreira Rebello, 3º Vice-Presidente da Província do Espírito Santo passou a administração ao Exm. Sr. Presidente, Dr. Custodio José Ferreira Martins, no dia 17 de setembro de 1884.

RELATÓRIO do Presidente Antonio Joaquim Rodrigues apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 22 de outubro de 1885.

RELATÓRIO do Presidente Antonio Joaquim Rodrigues apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 05 de outubro de 1886.

RELATÓRIO do Presidente Antonio Leite Ribeiro Almeida apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 09 de Julho de 1888.

RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1867.

RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1870.

RELATÓRIO COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ESPIRITO SANTO E CAMPOS, apresentado à Assembléia geral dos accionistas. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1874.

### **Fontes primárias manuscritas: Livros**

APEES. Fundo Governadoria, Série 751. Livro 22, Diário do Governo da Província do Espírito Santo, 1822-1824.

APEES. Fundo Governadoria, Série 751, Livro 167. Correspondência com a câmara de São Mateus, 1848-1852.

APEES. Fundo Governadoria, Série 751, Livro 181. Correspondência com câmaras diversas, incluindo São Mateus, 1852-1857.

APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 238. Mapa Demonstrativo de São Mateus. 1874-1876.

APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 187. Regulamento para arrecadação de impostos de José dos Santos Neves com o governo navegação do Rio São Mateus.

APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 131. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Agência da Companhia de Navegação a Vapor ES e Campos e outras, 1874-1896.

APEES. Fundo Governadoria, Série 383, Livro 134. Ofícios recebidos pelo Presidente da Província e pelo Presidente do Estado do ES, da Capitania dos Portos, 1883-1907.

APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 351. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província da Câmara Municipal, 1823-1845.

APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 352. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província da Câmara Municipal, 1846-1870.

APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 353. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1871-1911.

APEES. Fundo Governadoria, Série Accioly, Livro 354. Assuntos Eclesiásticos e Outros. Correspondências recebidas pelo Presidente da Província de Autoridades Religiosas, Capitão Mor, Câmara Municipal e Prefeitura Municipal, 1832-1921.

APEES. Fundo Agricultura, Série DCTC, Livro 342. Saída de Imigrantes Hospedaria Pedra D'Água, 1891-1896.

APEES. Fundo Agricultura, Série DCTC, Livro 343. Entrada de Imigrantes Hospedaria Pedra D'Água, 1891-1896.

APEES. Fundo Agricultura. Lista de migrantes cearenses, 1888-1889.

APEES. Projeto Imigrantes, base de dados do Arquivo Público do Espírito Santo, atualizada em Julho de 2019.

APEES. Fundo Agricultura, Série DCTC, Livro 73, Registros de Terras de São Mateus a cargo do vigário. 1854-1857.

APEES. Fundo Agricultura, Série Processos de Terras, Processos de Terras de São Mateus.

## Referências bibliográficas

ALMADA, Vilma Ferreira de. **Escravidão e transição: o Espírito Santo (1850-1888)**. Rio de Janeiro: Graal. 1984.

AGUIAR, Maciel de. **Os últimos zumbis: A saga dos negros do vale do Cricaré durante a escravidão**. Porto Seguro: Brasil Cultura. 2001.

AGUIAR, Maciel de. **Porto das Águas e das Mágoas. 2º Ed.** São Mateus: Memorial. 2005.

BARROS, José Costa D.'Assunção. **História, Espaço, Geografia: diálogos interdisciplinares**. Petrópolis: Vozes. 2017.

BARROS, José Costa D.'Assunção. **O Campo da História**. Petrópolis: Vozes. 2009.

BARROS, José Costa D.'Assunção. **História, região e espacialidade**. Revista de História Regional. 2005.

- BARROS, José D.'Assunção. **O lugar da História Local**. São Paulo: Intervezes. 2013.
- BLOCH, Marc. **Apologia da História**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 2001.
- BRAGA, Rubem. **Uma Viagem capixaba de Carybé e Rubem Braga**. DEC: Rio de Janeiro. 1981.
- BRAUDEL, Fernand. **Escritos sobre a História**. São Paulo: Perspectiva. 1992.
- CANCELA, Francisco Eduardo Torres. **De projeto a processo colonial: índios, colonos e autoridades régias na colonização reformista da antiga capitania de Porto Seguro (1763-1808)**. Salvador, Tese UFBA. 2012.
- CARVALHO, Enaile Flauzina. **Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo (1790 a 1821)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória. 2008.
- CARVALHO, Enaile Flauzina. **Rede de interesses: produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)**. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2016.
- CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Alimentação no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1967.
- CÔGO, Anna Lúcia. **História Agrária do Espírito Santo no Século XIX: A região de São Mateus**. Tese de Doutorado em História Econômica, USP. 2007.
- COUTINHO, D. 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. 2002.
- CUNHA, Eduardo Durão. **São Mateus e sua História. In: São Mateus - Espírito Santo: 450 anos**. São Mateus: EDAL. 1994.
- DAEMON, Basílio C. **Estatística e História da Província do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo; Secretaria de Cultura. 2010.
- DALL'ORTO, Marco Antônio Campo. **Rio Cricaré e a história cultural do seu povo**. Vitória. 2008.
- DANTAS, André Fontes. **Um cais de porto: Um estudo sobre a ascensão e o declínio do Porto do Pontal de Ilhéus (1911 – 1942)**. Dissertação em História Social, UNEB. 2016.
- ESPÍRITO SANTO (Estado). **Patrimônio Cultural do Espírito Santo – Arquitetura**. Vitória: Secretaria de Cultura do Estado do Espírito Santo. 2009.
- FRANCESCHETTO, Cilmar. **Imigrantes Espírito Santo: Base de dados da imigração estrangeira no Espírito Santo nos séculos XIX e XX**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. 2014.

GOULARTE, Rodrigo da Silva. **Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)**. Tese de Doutorado. Niterói: UFF. 2015.

HONORATO, Cezar Teixeira. **O polvo e o porto. A Cia Docas de Santos (1888-1914)**. São Paulo: Hucitec. 1996.

HONORATO, CEZAR TEIXERA. **Portos e Cidades Portuárias: Algumas Considerações Historiográficas**. Almanack, n. 21, p. 63-97. 2019.

HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. **A administração do Porto do Rio De Janeiro: dos anos 1850 à estatização de Vargas**. In: POLONIA, Amélia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Orgs.). La gobernanza de los puertos atlánticos. Madrid: Casa de Velásquez. 2016

HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. **O Surgimento da Engenharia Portuária Brasileira em face da Modernização Capitalista no Brasil (1860-1940)**. 2019.

MANTUANO, Thiago Vinícius da Fonseca. **Comendador Antônio Martins Lage: Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX**. Dissertação de Mestrado em História Social, UFF. 2017.

MARQUES, Adilson Bulado. **Ensino de história local e patrimônio: o caso do sítio histórico porto de São Mateus**. São Mateus, Dissertação de Mestrado UFES. 2019.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. **Espírito Santo indígena: conquista, trabalho, territorialidade e autogoverno dos índios, 1798-1860**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. 2017.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. **A produção histórica dos vazios demográficos: guerra e chacinas no vale do rio Doce (1800-1830)**. DIMENSÕES – Revista do Departamento de História da UFES. Vitória, n. 9, p.99-123. 1999.

NARDOTO, Eliezer Ortolani. **São Mateus: História, Turismo e Cultura**. São Mateus, EDAL. 2005.

NARDOTO, Eliezer Ortolani. **História, Geografia e Economia de São Mateus**. São Mateus: Ed. do Autor. 2016.

NARDOTO, Eliezer Ortolani; LIMA, Herinéia. **História de São Mateus**. São Mateus: EDAL. 1999.

NOGUEIRA, C. E. **Território, sertão e ciência: expedições civilizatórias e geografia no Brasil (1900-1930)**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 22, n. 1, p. 043-060. 2018.

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo; Secretaria de Cultura. 2008.

OLIVEIRA, Tatiana Gonçalves de. **Terra, trabalho e relações interétnicas nas vilas e aldeamentos indígenas da Província do Espírito Santo (1845-1889)**. 327 p. Tese



(Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ. 2020.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M.; SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI)**. Vitória, Revista Dimensões, Volume 28. 2012.

RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **Cultura Política e relações de poder na Região de São Mateus: o papel da Câmara Municipal (1848-1889)**. Dissertação de Mestrado em História, UFES. 2007.

RUSSO, Maria do Carmo de Oliveira. **A Escravidão em São Mateus/ES: Economia e Demografia (1848-1888)**. Tese de Doutorado em História Social, USP. 2011.

SAINT-HILAIRE, A. **Segunda viagem ao interior do Brasil - Espírito Santo**. Cia. Editora Nacional, São Paulo. 1974.

SANTOS, Sofia Maria Valente Simões dos. **São Mateus: Do Lugar à Vila**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Vitória. 2017.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: EDUSP. 2008.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: formação espacial como teoria e como método**. São Paulo: Boletim Paulista de Geografia, n. 54. 1978.

SILVA, Henrique Ataíde. **Mandioca, a rainha do Brasil? Ascensão e queda da Manihot esculenta**. Dissertação de História Social, USP, São Paulo. 2008.

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.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: Codesa. 1984.

SOARES, Eugênio. **Vivendo em Tempos de Tirania: A Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, tão perto do Rio de Janeiro, tão longe do Espírito Santo (1808-1832)**. Rio de Janeiro: Autografia. 2018.

VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. **Memoria Statistica da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828**. Col. 'Mário Aristides Freire', v.1. Vitória, Arquivo Público Estadual. 1978.