

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPIRITO SANTO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
MESTRADO EM HISTORIA SOCIAL DAS RELAÇÕES POLÍTICAS

DIONES AUGUSTO RIBEIRO

**BUSCA À “PRIMEIRA GRANDEZA”: O  
ESPÍRITO SANTO E O GOVERNO  
MONIZ FREIRE  
(1892 A 1896)**

Vitória  
2008

DIONES AUGUSTO RIBEIRO

**BUSCA À “PRIMEIRA GRANDEZA”: O ESPÍRITO SANTO E O  
GOVERNO MONIZ FREIRE  
(1892 A 1896)**

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

Orientador(a): Profª Drª Nara Saletto.

Vitória  
2008

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

---

R484b Ribeiro, Diones Auguto, 1978-  
Busca à Primeira Grandeza : o Espírito Santo e o governo Moniz  
Freire (1892 a 1896) / Diones Auguto Ribeiro. – 2008.  
177 f.: il.  
Orientador(a): Nara Saletto.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Espírito Santo,  
Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Moniz Freire, José de Mello Carvalho, 1892-1896. 2.  
Desenvolvimento econômico – Espírito Santo. I. Saletto, Nara. II.  
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e  
Naturais. III. Título.

CDU: 981.52:33

---

DIONES AUGUSTO RIBEIRO

**BUSCA À “PRIMEIRA GRANDEZA”: O ESPÍRITO SANTO E O  
GOVERNO MONIZ FREIRE (1892 A 1896)**

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

Aprovada em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Nara Saletto**  
**Universidade Federal do Espírito Santo**  
**Orientadora**

---

**Prof. Dr. Carlos Texeira de Campos Júnior**  
**Universidade Federal do Espírito Santo**  
**(Membro titular)**

---

**Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato**  
**Universidade Federal Fluminense**  
**(Membro titular)**

---

**Prof. Dr. Luiz Cláudio Moisés Ribeiro**  
**Universidade Federal do Espírito Santo**  
**(Membro titular)**

A minha família - principalmente minha mãe e minha vó - e amigos, companhias inseparáveis nos momentos mais difíceis.

A Leonardo Effgen Rizzi, Márcio Vaccari, Roberto Rosário Torres e Luiz Cláudio Miranda – verdadeiros parceiros e minhas inspirações.

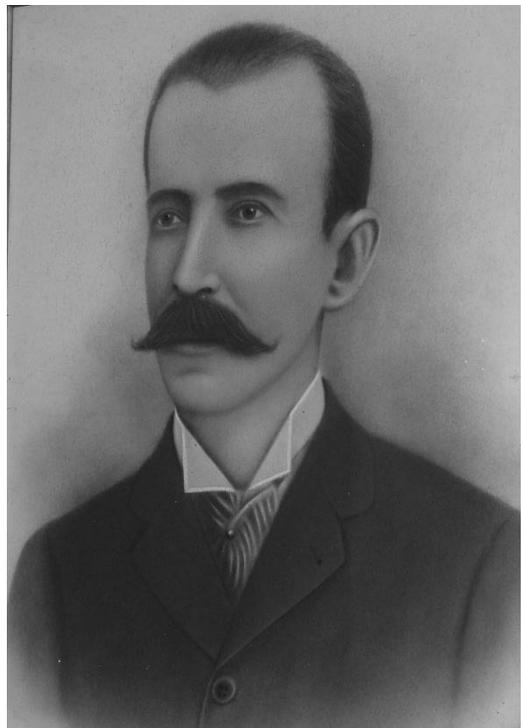
A José Menequini, meu principal incentivador e verdadeiro pai.

A Nara Saletto, por acreditar no meu potencial.

A Érica, paixão da minha vida, peça fundamental para a realização de minhas ambições e projetos pessoais.

*O teste de um historiador [...] é saber responder a perguntas, especialmente do tipo: "E...?", "sobre temas de significação passional para si e para o mundo, como se fossem jornalistas descrevendo coisas há muito acontecidas – porém também não como estranhos, mas como pessoas profundamente envolvidas.*

**Eric Hobsbawn**



José de Mello Carvalho Moniz Freire

## RESUMO

Objetiva compreender a primeira presidência de Moniz Freire no Espírito Santo, entre 1892 e 1896. Para tanto, visamos analisar as principais plataformas políticas de seu governo, principalmente a imigração, a construção de ferrovias e as melhorias urbanas empreendidas em Vitória, cidade que, tinha grande destaque em seu projeto, pois a capital iria canalizar, em seu porto, a produção cafeeira do Estado. Nossas pretensões não ficam restritas apenas à análise documental e nem à pesquisa história. Nosso objetivo também foi fazer uma homenagem a uma personalidade que teve importância imensurável para o desenvolvimento do Estado, nos primeiros anos da República, contribuindo, ademais, para o riquíssimo campo da história política e econômica, fornecendo futuros subsídios para aqueles que, como nós, dedicam-se ao resgate da História do Espírito Santo e do Brasil.

**Palavras-chave:** Estado do Espírito Santo, Moniz Freire, Primeira República, Vitória, imigração, ferrovias.

## **ABSTRACT**

This research was developed aimed to comprehend the first Moniz Freire government in Espírito Santo, from 1892 to 1896. Having this in mind, we focus on analyzing the main political projects from his govern, mostly the immigration, the railways construction and the urban improvements that had done in Vitória city where we had a great highlight in its project, because the capital of Espírito Santo would channel in its port, the Capixaba coffee production.

Our demands are not restricted only to documentary analysis nor search history. Our goal was also to praise someone who has immeasurable importance in the State's development, in the early years of the Republic. In addition, contributing to the wealth field of political History and economic future, providing subsidies for those who, as ourselves, look after along the History recovering from Espírito Santo and Brazil as well.

Key-words: State of Espírito Santo, Moniz Freire, First Republic, Vitória, immigration, railways.

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Vista parcial de Vitória do início do século XX .....	31
Fotografia 2 – Imagem de 1910 da Escola Normal .....	62
Fotografia 3 - Antiga Hospedaria da Pedra D'água .....	86
Fotografia 4 – Locomotiva da Estrada de Ferro Sul .....	112
Fotografia 5 – Parque Moscoso .....	136
Fotografia 6 – Congresso Legislativo .....	141
Fotografia 7 – Teatro Melpômene .....	143
Fotografia 8 – Obras de melhoria na Cadeia Pública .....	144
Fotografia 9 – Obras na Av. Vitória .....	153

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Café e renda estadual entre 1892 e 1896 .....	58
Tabela 2 – A imigração italiana para o Brasil entre 1824 e 1899 .....	65
Tabela 3 – Imigrantes italianos que entraram no Espírito Santo entre 1892 e 1896 .....	75
Tabela 4 – Entrada de imigrantes no ES e seus respectivos países entre 1892 e 1900 .....	76
Tabela 5 – Imigrantes italianos e suas origens entre 1888 e 1896 .....	76
Tabela 6 – Destino dos imigrantes que entraram no ES entre 1892 e 1900 ...	77
Tabela 7 – Construção mundial de estradas de ferro entre 1840 e 1880 .....	97
Tabela 8 – Investimento britânico na América Latina e no Brasil entre 1825 e 1913 .....	99
Tabela 9 – Ferrovias construídas no Brasil entre 1854 e 1903 .....	106
Tabela 10 – Café e renda estadual entre 1892 e 1896 .....	112
Tabela 11 – Porcentagem dos principais produtos exportados pelo ES (1891 – 1895) .....	113
Tabela 12 – Produção e receita de café no ES entre 1896 e 1900 .....	129

## **LISTA DE SIGLAS**

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

APEES – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo

ES – Espírito Santo

FCAA – Fundação Ceciliano Abel de Almeida

NBR – Norma Brasileira Registrada

PMV – Prefeitura Municipal de Vitória

UFES – Universidade Federal do Espírito Santo

UFF – Universidade Federal Fluminense

USP – Universidade de São Paulo

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>2 DA MONARQUIA À REPÚBLICA: A ASCENSÃO POLÍTICA DE MONIZ FREIRE</b> .....	29
<b>3 A IMIGRAÇÃO ITALIANA E O GOVERNO MONIZ FREIRE</b> .....	63
3.1 OS PRIMÓRDIOS DA IMIGRAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO .....	63
3.2 A SAGA DOS ITALIANOS: A POLÍTICA IMIGRACIONAL DE MONIZ FREIRE .....	67
3.2.1 O relatório Nagar e a proibição da imigração italiana.....	81
<b>4 DA TROPA DE BURRO AO VAPOR DOS TRENS: GOVERNAR É CONSTRUIR FERROVIAS</b> .....	95
4.1 AS FERROVIAS NO BRASIL: OS PRIMEIROS ENSAIOS .....	100
4.2 FERROVIAS NO ESPÍRITO SANTO: OS PRIMEIROS ENSAIOS.....	106
4.3 FERROVIAS NO ESPÍRITO SANTO DE 1892 A 1896 .....	111
<b>5 MODERNIZAÇÃO ESTRUTURAL E URBANA DE VITÓRIA</b> .....	133
5.1 A AÇÃO DA COMPANHIA TORRENS NO ESPÍRITO SANTO E O NOVO ARRABALDE .....	145
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	163
<b>7 REFERÊNCIAS</b> .....	168

## 1 - INTRODUÇÃO

*Diziam os positivistas que os mortos governavam os vivos, o passado o presente. Ao reler a história com os olhos de hoje talvez pudéssemos dizer que os vivos, ao tentarem reconstruir o passado, tentem governar os mortos na ilusão de poderem governar a si próprios. Ou, em versão pessimista, na frustração de o não poderem fazer.*

**José Murilo de Carvalho**

Esta dissertação é resultado de um esforço de dois anos de pesquisa. Nossa proposta foi analisar as principais diretrizes políticas que nortearam a primeira presidência de José de Mello Carvalho Moniz Freire entre 1892 e 1896. Sua plataforma de governo era vasta, mas nos limitamos às suas principais metas: a imigração, com o objetivo de trazer braços para a lavoura cafeeira do Estado, a pequena propriedade e as inúmeras obras estruturais que estavam sendo desenvolvidas pelo Estado; a construção de ferrovias, principalmente a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, planejada para ser nossa principal artéria viária e a modernização urbana de Vitória, especialmente através da atuação da Companhia Torrens.

Pretendemos analisar a trajetória política de Moniz, dentro do recorte temporal proposto, fazendo, sempre que possível, relações com os principais eventos políticos e econômicos de sua época, pois sua preocupação em dotar o Espírito Santo com uma estrutura eficaz visava, em última instância, propiciar o pleno desenvolvimento das forças produtivas locais – especialmente pela cultura cafeeira. Homem “antenado” com as principais transformações do Brasil àquela época, não intimidou-se em opinar sobre as questões de interesse nacional através de seu veículo de informação – primeiramente **A Província do Espírito Santo**, e, após a *Proclamação da República*, **O Estado do Espírito Santo**. Ao dar a Vitória grande destaque em seu projeto de governo, pretendia centralizar nossa arrecadação e exportações pelo Porto de Vitória, deixando parte considerável da renda estadual de ser “engolida” pelo Rio de Janeiro, já que muitos produtos saíam daqui e para lá eram levados, principalmente o café, gerando divisas para aquela praça, principalmente os da região sul do Estado, já que ela possuía grande proximidade comercial e logística com os cariocas.

Sobre a elaboração de um estudo em História e sua relação com o sujeito histórico, capaz de fomentar as mudanças impreteríveis para o desenvolvimento de uma sociedade, devemos concordar com Levillain:

O individualismo metodológico propõe uma via a meio caminho entre o discursivo e o associativo, a análise objetiva e a análise da fluidez, a continuidade e a ruptura. É preciso relacioná-la com as forças profundas no contexto histórico e procurar desvendar como um indivíduo pode criar símbolos que constituem a alquimia política de pulsões confusas nas massas. **O nazismo não se explica sem Hitler, o fascismo sem Mussolini, assim como o gaulismo não se explica sem de Gaulle.**<sup>1</sup>

A História do Espírito Santo não se explica sem a atuação de Moniz Freire. Assim, acreditamos que mudanças só são possíveis quando conhecemos com maestria nossa própria história, e entender a dinâmica pela qual se sustentou o desenvolvimento econômico e político dos primeiros anos da República no Espírito Santo é de fundamental importância para que haja a exata compreensão de nossa sociedade. Apesar de todos os entraves políticos e das dificuldades econômicas encontradas por Moniz Freire em seu governo, ele foi um dos primeiros a perceber a necessidade de desenvolver economicamente o Estado. Para tanto, não poupou esforços para levar adiante seu projeto, melhorando, como já salientado, a então malha ferroviária, importando mão-de-obra e modernizando a infra-estrutura do estado, com o objetivo de desenvolver plenamente as forças produtivas locais, além de perceber a importância logística da localidade, ao formular a construção de um moderno porto em Vitória, para que a produção cafeeira deixasse de ser escoada na praça carioca e daqui fosse exportada.

O historiador, por ser um formador de opinião, precisa analisar o passado para, além de compreender o presente, alimentar no cidadão comum um espírito crítico pleno que o faça reagir à atual situação do Espírito Santo, fruto de uma história em que reformas estruturais profundas nunca foram formuladas, pois, o modelo econômico e político surgido muito antes de Moniz – e perpetuado depois dele - nunca privilegiou o cidadão comum, mas sim os grandes grupos ligados ao capital internacional. Somente conhecendo nosso passado histórico é que será possível alcançar o bem-estar coletivo, livre de entraves históricos tão conhecidos e que impedem o florescimento pleno de um novo viés de desenvolvimento.

---

<sup>1</sup> LEVILLAN, P. Os protagonistas: da biografia. In: REMOND, R. (org). **Por uma História Política**. Rio de Janeiro: Ufrj, 1996. Grifos nossos.

Porém, em algum momento de nossa história, principalmente após a *Proclamação da República* em 1889, muitos, à época de Moniz Freire, tiveram a impressão de que o Brasil poderia sim, tomar um novo rumo pois, com a o fim do regime monárquico e com a emergência da República celebrou-se uma nova era na história brasileira. A nova ordem jurídica implantada acabou com a centralidade administrativa aplicada durante a monarquia e permitiu aos Estados redigirem suas próprias leis, aplicarem e arrecadarem seus próprios impostos. De acordo com a Constituição de 1891, artigo 63, “[...] cada Estado reger-se-á pela Constituição e pelas leis que adotar respeitados os princípios constitucionais da União”.<sup>2</sup> Ou seja, a liberdade administrativa dos Estados foi a marca fundamental da emergente República. Todos os Estados poderiam legislar sobre suas jurisdições livremente, salvo nos casos em que suas deliberações ferissem algum tópico ou inciso da Constituição de 1891.

Do ponto de vista econômico, o café, como é sabido por todos, tornou-se o principal produto comercial brasileiro a partir do século XIX. Celso Furtado afirma em **Formação Econômica do Brasil** que, junto à introdução da atividade cafeeira, nasceu um emergente mercado consumidor assalariado no Brasil, exigindo que houvesse uma nova diversificação da atividade industrial interna, fazendo com que novas indústrias nascessem, notoriamente alimentícia e têxtil, permitindo a diversificação, ainda que rudimentar, dos hábitos de consumo brasileiro. Ou seja, o advento do trabalho assalariado foi, sem sombra de dúvida, “o fator de maior relevância ocorrido na economia brasileira no último quartel do século XIX”,<sup>3</sup> principalmente na região Sudeste, centro dinâmico da economia brasileira.

Todavia, ao analisar a questão sobre qual estrutura seria ideal para o cultivo do café com o advento da política imigratória, ele afirma que o sistema de produção surgido, principalmente em São Paulo, estava organizado, via de regra, na grande propriedade:

A produção para a exportação estava organizada no sistema de grandes plantações, exigindo uma mobilização de capital que não era acessível aos colonos em sua etapa de instalação. Em todo o caso, se se dedicassem a

---

<sup>2</sup> BRASIL. Constituição (1891). **Constituição [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1891.

<sup>3</sup> FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 12<sup>a</sup> ed. São Paulo: Nacional, 1976. p. 151.

plantar café, os colonos teriam que concorrer com empresas que exploravam mão-de-obra escrava.<sup>4</sup>

Se a afirmação é correta para São Paulo, setor de vanguarda do capitalismo brasileiro, ela não pode ser encarada como um paradigma universal, principalmente para o Espírito Santo. Para Gilda Rocha, a peculiaridade da economia cafeeira capixaba era seu cultivo em pequenas e médias propriedades. Os domínios cafeeiros do Estado não substituíram, grosso modo, o escravo pelo trabalho assalariado. Nas maiores imperou o sistema de parceria, e, nas pequenas e médias, ao contrário, o trabalho familiar. Gilda Rocha, ao salientar que a afirmação da incompatibilidade do café com a pequena propriedade é passível de questionamentos, enfatiza que

Parece-nos importante ressaltar este fato tendo em vista a postura presente em quase toda a historiografia do café que enfatiza a inviabilidade de produção deste gênero na pequena propriedade [...].

Pois

[...] se esta afirmação é verdadeira para o Rio de Janeiro e São Paulo, ela não é para o Espírito Santo, onde a grande propriedade conviveu, sem atritos, com a pequena propriedade colonial [...]. Apesar da existência de um setor exportador de café com base na grande propriedade, este setor não era suficientemente amplo e desenvolvido para impedir a existência de outro, este, baseado na pequena propriedade, dedicando-se à cultura do mesmo produto.<sup>5</sup>

Corroborando as afirmações expostas, na visão de Wilson Cano, esta estrutura *dual* apenas em aparência devido à parceria e à pequena produção, não produziu o efeito dinamizador que ocorreu em São Paulo, pois, aqui, não se formou um mercado assalariado fixo nas plantações e nem tampouco surgiram indústrias diversas, ligadas ou não ao café. Demais,

[...] nos núcleos colônias, o estatuto [...] [foi] o da pequena propriedade. No latifúndio, embora fosse grande sua dimensão, era pequeno seu espaço efetivamente utilizado. Predominou, portanto, [no Espírito Santo] a pequena dimensão dos estabelecimentos cafeeiros.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Ibid, p.125.

<sup>5</sup> ROCHA, G. **Imigração estrangeira no Espírito Santo** (1847-1896). Vitória, SN, 2000. p.87-88.

<sup>6</sup> CANO, W. Padrões Diferenciados das Principais Regiões Cafeeiras (1850-1930). **Estudos Econômicos**, São Paulo, p.299, maio/agosto de 1895.

Assim sendo, o entendimento da **conjuntura** da época nos permite inferir que o Brasil, almejando inserir-se nas benesses das **vantagens comparativas**<sup>7</sup> do comércio internacional, utilizou o trabalho livre e a imigração para maximizar os lucros e dinamizar a cultura cafeeira. Para nossos fins, Ciro Cardoso e Héctor Perez definem **conjuntura** como

[...] antes de tudo, movimento: elevações e quedas da produção, flutuações no volume dos intercâmbios, oscilações de preços. Assim, pois, as mudanças, os movimentos dos componentes essenciais da vida econômica são aludidos por esta noção de conjuntura. [...] também é empregada pra designar o ramo da economia que se dedica ao estudo e à previsão das flutuações chamadas, justamente de conjunturais ou cíclicas.<sup>8</sup>

Já **estrutura**, em contraposição a **conjuntura**, identificada com mudança, pode ser definida, novamente de acordo com eles, como

[...] um conjunto de relações majoritárias [...] a solidariedade e proporção existentes entre um conjunto de componentes, a interdependência entre o todo e as partes [...]. Não se deve identificar estrutura com estática [...]. Em História, [...] a mudança, o movimento são essenciais e partes inseparáveis das estruturas. A permanência, a estabilidade relativa da estrutura é simplesmente uma questão atinente à rapidez ou velocidade da mudança.<sup>9</sup>

A permanência de estruturas conservadoras impediu o florescimento de um novo viés no Brasil, visto que a República conservou inalterada a estrutura fundiária e não promoveu a plena integração dos ex-escravos, mantendo a maior parte da população em posição de completa subserviência e à margem da cidadania política plena.

Mesmo que a passagem do trabalho escravo para o livre em 1888 tenha representado um importante marco para a sedimentação do capitalismo no Brasil, a classe dominante era formada por uma elite agro-exportadora que, muitas vezes, não possuía interesses uniformes e era composta por várias facções. Segundo Boris Fausto, eram grupos regionais, dada a diversidade da produção econômica entre as principais regiões produtoras brasileiras. Mas uma delas, a de São Paulo, pelo intenso desenvolvimento de sua economia cafeeira, deu origem a uma burguesia do

<sup>7</sup> Concepção teórica cunhada por David Ricardo em que cada país para inserir-se no comércio internacional deveria se dedicar à atividade em que os custos comparativos (custo de produção) fossem melhores. No caso brasileiro, seria vantajoso, como o foi, exportar café, pois seu custo comparativo, ou seja, de produção, era baixo, não havendo, portanto, necessidade de se dedicar à outra cultura primária. Para ver mais: RICARDO, D. **Princípios de economia política e tributação**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

<sup>8</sup> CARDOSO, C. F.; BRIGNOLI, H. P. **Os métodos da História**. Rio de Janeiro: Graal, 2002. p.261.

<sup>9</sup> Ibid, p.262.

café, não apenas formada por grandes fazendeiros, mas também por grupos ligados a essa cultura primária, que investiam em vários outros setores, pois o grande capital ultrapassou o limite das fazendas e foi invertido em ferrovias, bancos, casas exportadoras e importadoras, indústrias etc.<sup>10</sup> Essa burguesia precisava da aliança com Minas Gerais, Estado que possuía o maior eleitorado e a maior bancada no Congresso, além de ser grande produtor de café. O principal interesse dos paulistas era controlar a política econômica e financeira nacional, além de garantir a autonomia dos Estados dentro do projeto federativo. Em contrapartida, os mineiros precisavam dos investimentos, verbas e cargos do governo federal, além, na visão de Schwartzman, de verem o “controle do Estado como um fim em si”,<sup>11</sup> já que, como salientado, detinham o maior colégio eleitoral da Primeira República.

Porém, essa hegemonia não foi fácil e nem tampouco tranqüila. Sempre houve disputas e “rachas” entre São Paulo e Minas Gerais e inconformismo dos Estados de “2º grandeza” – Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Sul e Pernambuco. O exercício da hegemonia, portanto, implica atender alguns interesses dos Estados aliados e fazer concessões quando preciso, podendo ela ser entendida, para nossos fins, como a

[...] ênfase na promoção e legitimação de interesses setoriais, restringindo-a, porém às atividades de um poder social dominante. Isso talvez envolva a suposição de que as ideologias dominantes contribuam para unificar uma formação social de maneira que sejam convenientes para seus governantes; não se trata apenas da suposição apenas da imposição das idéias pelos que estão acima, mas de garantir a cumplicidade das classes e grupos subordinados [...].<sup>12</sup>

Tal cumplicidade dos grupos dominantes ocorreu em torno do café. Como já mencionado, vários mecanismos e políticas foram criados pelo governo para garantir um preço mínimo para o produto primário e estabilidade política para quem governasse e um mínimo de governabilidade dependia de um bom relacionamento dos presidentes de Estados com as elites locais. Eles controlavam os votantes e manipulavam as atas eleitorais, mas quem de fato definia, em última instância, a apuração dos votos e quem reconhecia os eleitos era o Congresso Nacional, após

<sup>10</sup> FAUSTO, B. Pequeno ensaio da História da República (1889-1945). **Caderno Cebrap**, n.10, 1975.

<sup>11</sup> Schwartzman 1982, Apud FAUSTO, B. Estado e burguesia agrárioexportadora na Primeira República: uma revisão historiográfica. **Novos Estudos**, n. 27, p.121-122, julho de 1990.

<sup>12</sup> EAGLETON, T. **Ideologia**. São Paulo: UNESP, 1997. p.39.

aval do presidente da República.<sup>13</sup> Esse foi o acordo entre os Estados e Campos Salles. Em seu governo (1898-1902) é formulada a **Política dos Governadores** ou **dos Estados** com o intuito do governo federal apoiar somente as oligarquias que fossem favoráveis à política presidencial e que dessem sustentabilidade a ele, independente de suas decisões, desde que os interesses dos Estados aliados fossem preservados. Com ela surgiu o que ficou conhecido como a **Política do Café com Leite**, ou seja, uma alternância na presidência do Brasil entre Minas e São Paulo, sinônimo de sua hegemonia. Assim, os demais federados, com receio de perderem apoio político e financeiro, os apoiaram. Para Monteiro

[...] o estabelecimento da República, a bem verdade, o estabelecimento da Federação, permitiu que diversas oligarquias locais ascendessem ao poder, no seu âmbito regional, assumindo o controle da máquina administrativa, em particular da fiscalidade, construindo mecanismos para sua eternização no poder [...].<sup>14</sup>

Ademais, de acordo com Carvalho

O governo republicano [...] era eleito pelas máquinas dos partidos únicos estaduais, era o chefe da política estadual. Em torno dele se arregimentavam as oligarquias locais, das quais os coronéis eram os principais representantes. Seu poder consolidou-se após a política dos Estados implantada por Campos Sales em 1898, quando este decidiu apoiar os candidatos eleitos “pela política dominante no respectivo Estado”.<sup>15</sup>

Alem disso Carvalho, transcrevendo fala de Campos Salles, cita que

[...] era dos Estados que se governava a República: “A política dos Estados [...] é a política nacional.”<sup>16</sup>

A partir das análises da obra de Sérgio Buarque de Holanda (**Raízes do Brasil**) e Raymundo Faoro (**Os donos do poder**) podemos também concluir para nossos fins que a elite brasileira não separava a esfera pública da esfera privada, sempre utilizando o Estado com o intuito de criar políticas favoráveis a si. Tudo isso ocorreu dentro de uma nação que se dizia liberal, mas que, em razão do excesso de

<sup>13</sup> CARVALHO, J. M. d. **Pontos e bordados**: escritos de História política. 2ª ed. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

<sup>14</sup> MONTEIRO, H. d. M. Da República Velha ao Estado Novo. In: LINHARES, M. Y. (org). **História Geral do Brasil**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Campos, 2000.

<sup>15</sup> CARVALHO, J. M. d. **Mandonismo, coronelismo e clientelismo**: uma discussão conceitual. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0011-52581997000200003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0011-52581997000200003&script=sci_arttext) >. Acesso em: 13 jul. 2006.

<sup>16</sup> Salles, Apud CARVALHO, J. M. **Mandonismo, coronelismo e clientelismo**: uma discussão conceitual...

corporativismo, nunca pensou em fomentar políticas que propiciassem o bem-estar coletivo nacional, quer seja através da industrialização, ou através de políticas de emprego e renda. Para Holanda

[...] isso explica como entre nós [...] onde quer que o personalismo – ou a oligarquia, que é o prolongamento do personalismo no espaço e no tempo – conseguiu abolir as resistências liberais, assegurou-se, por essa forma, uma estabilidade política aparente [...].

É freqüente imaginarmos prezar os princípios democráticos e liberais, quando, em realidade, lutamos por um personalismo [...]. O inextricável mecanismo político e eleitoral ocupa-se em velar-nos esse fato [...].<sup>17</sup>

Sobre a Constituição de 1891, ela foi inspirada na Constituição Federal norte-americana, pois o Brasil visava enquadrar-se em sua tradição liberal política e econômica. Calcado no modelo **jeffersoniano** do **self-government**, a Carta Magna de 1891 dava aos Estados grande autonomia, fruto direto da descentralização administrativa.

Nos debates que fomentaram a Constituição norte-americana havia duas vertentes: a **jeffersoniana** que, como já citado, defendia um regime federativo descentralizado calcado no **self-government**, e a **hamiltoniana** que se preocupava com o fortalecimento da União. A vitória do primeiro projeto nos Estados Unidos deu-se a partir da afirmação de que a autoridade nacional era muito distante da população, urgindo que o localismo e a descentralização administrativa fossem baluartes elementares da plena liberdade individual. Tal prerrogativa era fundamental dentro de uma sociedade de agricultores independentes, mas, com o tempo, a diversificação da economia e da indústria nacional fez o localismo ter outra função: tornou-se um meio pelo qual os interesses locais de industriais, fazendeiros, banqueiros, comerciantes e tantos outros almejassem o poder privado e desvencilhar-se do controle público, criando-se, com o passar dos anos, a ilusão de que “o governo local, por estar mais próximo do povo, era mais sensível às suas reivindicações.”<sup>18</sup>

No Brasil, porém, a centralidade conferida aos direitos individuais deixou de lado preocupações mais amplas com o bem-público geral, pelo simples fato dela ter funcionado como barreira à construção de uma cidadania política plena. A

<sup>17</sup> HOLANDA, S. B. d. **Raízes do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1998. p. 183-184.

<sup>18</sup> SCHELSINGER JR., A. M. **Os Ciclos da História Americana**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992. p. 273.

adaptação da Constituição dos Estados Unidos não levou em conta a existência do latifúndio, numa nação em que grandes potentados tinham poderes quase ilimitados, nem a extrema pobreza do “grosso” da população, num país há pouco liberto da escravidão (1888) e predominantemente agrário, visto que, 80% de sua população vivia no meio rural. Surge aqui um liberalismo de representação limitada e restritiva, ou seja, ultra-conservador e excludente, já que a participação eleitoral era restrita a míseros 2% ou 3% da população adulta.<sup>19</sup> Mas a grande diferença entre as Constituições brasileira e americana, foi que esta foi formulada para regular “uma sociedade igualitária formada por imigrantes em um país que desconhece completamente a difícil situação de miséria popular”<sup>20</sup>. Mas ambas tinham uma semelhança: encaravam a causa negra com desdém, com a diferença de que nos EUA “uma cláusula constitucional isolava os escravos do restante da população. Jefferson cogitava, inclusive, na possibilidade de repatriá-los para a África.”<sup>21</sup>

O fim do unitarismo do Império extinguiu a antiga relação que havia entre os potentados locais e o poder central, visto que, cabia ao imperador indicar os presidentes de províncias e a estes distribuir o restante dos cargos-chaves do Aparelho de Estado. Com a República, e, principalmente, com a gênese do novo sistema eleitoral, os presidentes eleitos nos Estados passaram a deter uma enorme parcela de poder definido pela Constituição de 1891. Nesse processo, os coronéis dos municípios tornaram-se fundamentais à nova ordem. De seu apoio dependia a sustentabilidade das oligarquias estaduais, exercendo estas influência a nível federal, como, por exemplo, a paulista, graças sobretudo ao seu poderio econômico e à sua numerosa bancada e a mineira que tinha grande influência econômica e o maior número de deputados do Congresso Federal, com 37 parlamentares.<sup>22</sup>

Porém, um partido político é, antes de qualquer coisa, uma reunião de pessoas que fomentam uma plataforma política em comum, em cujo interior coexistem gerações diferentes, e que carregam consigo experiências múltiplas, e, por conseguinte, pólos

---

<sup>19</sup> CARVALHO, J. M. d. **Mandonismo, coronelismo e clientelismo**: uma discussão conceitual...

<sup>20</sup> RESENDE, M. E. L. d. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: FERREIRA, et. ali. **O Brasil Republicano**: o tempo do liberalismo excludente. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.98.

<sup>21</sup> Ibid, p.89.

<sup>22</sup> SUEETH, José Candido R. **Espírito Santo, um Estado “satélite” na Primeira Republica**: de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro (1892/1912). 2004. 146f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós/Graduação em História, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2004.

de referência diversos. Um partido político importante precisa, no exercício do poder, articular compromissos que acarretam, grosso modo, a heterogeneidade de seus apoios e a necessidade constante de levar em consideração, na arte de governar, as diferentes plataformas políticas de seus adversários e de seus membros.

Serge Berstein, citando Renè Rèmmond, salienta que o historiador dos *partidos políticos* deve levar em consideração em seus estudos que a análise do exercício do poder implica reconhecer a existência não de uma direita ou de uma esquerda, mas de uma pluralidade de direitas e de esquerdas, permitindo inferir que os interesses individuais, muitas vezes, impedem a fomentação de uma plataforma e de um projeto político uno, que vise o bem-estar da sociedade através de um amplo projeto de inclusão social, o que não se verificou no Espírito Santo pois, as oligarquias descontentes, os antigos liberais, os republicanos e os monarquistas não conseguiram entender-se no que tangiu à fomentação de uma plataforma unificada, que contemplasse os inúmeros interesses existentes àquela época.<sup>23</sup>

Para Edgar Carone, a particularidade da história partidária dos primeiros anos da *República Velha* residiu no predomínio de formas regionalistas de poder, pois a nova ordem político-partidária surgida a partir de 1889 é a expressão de uma única classe: a aristocracia agrária. Tendo se organizado principalmente com a gênese do movimento republicano ou às vésperas da *Proclamação da República*, os partidos surgidos se caracterizaram pelo predomínio personalista da classe dirigente regional que os formulou ou com a ajuda daqueles que possuíam títulos ou *status*<sup>24</sup> parecido com o seu, gerando uma série de compromissos que determinaram, em última instância, que os primeiros partidos republicanos brasileiros não tivessem vida interna regida pelo encosto democrático, mas sim, como já salientado, pela base oligárquica e fossem de vida efêmera. O predomínio político descentralizador levou muitas vezes à formação, em algumas situações, de oposições particulares, tornando a luta partidária ainda mais regionalizada e particularista. Muitos partidos nasceram antes de eleições e desapareceram logo após a elas, ou fundiram-se ao

---

<sup>23</sup> BERSTEIN, S. Os Partidos. In: REMOND, 1996.

<sup>24</sup> O sentido de "status" aplicado é o de Marx Weber, que usava o conceito para estabelecer diferenças entre classes, "cujo destino era determinado pelo *status* ou honra que lhes era concedida por outros. A posição dos grupos definidos por *status* era normalmente adquirida no nascimento e definida pela lei." BURKE, P. **História e teoria social**. São Paulo: Unesp, 2002. p.90-91.

partido regional predominante. Ademais, o fracasso da plataforma política dos partidos republicanos é explicado pelo autor da seguinte forma:

Predomínio e diversificação estadual conduzem à estagnação ideológica dos P.Rs., manifestada na pobreza de seus programas ou reivindicações eleitorais, baseados todos na reafirmação dos princípios do Manifesto Republicano de 1870. Como o federalismo e o presidencialismo são realidades, nada é preciso para sua complementação, pois a existência quase única do partido oficial significa, para as oligarquias, uma solução político-administrativa.

Além disso, exclusivismo social e regionalismo levam ao fracasso das tentativas de fundar partidos nacionais: aqueles que tentam organizar-se **funcionam em bases pessoais**, não sobrevivendo aos motivos aparentes de sua fundação.<sup>25</sup>

Assim, mesmo que a essência dos partidos seja *lutar pelo poder*, Fernando Henrique Cardoso salienta que a ambição pessoal na política é, sem sombra de dúvida, a grande característica do federalismo brasileiro, corroborando os apontamentos de Edgar Carone, pois

A complicação em nosso caso é o que chamei de caráter caleidoscópico dos arranjos partidários: a presença, no mesmo partido, de pessoas e até correntes com visões diversas. Mais sério ainda, o fato de que a mesma pessoa pode se orientar politicamente por dimensões valorativas pertencentes a campos ideológicos, senão opostos, ao menos distintos. **Isso porque o sistema eleitoral e as diferenças regionais que compõem nosso esdrúxulo federalismo levam a acomodações partidárias que não espelham necessariamente as escolhas ideológicas dos afiliados [...]. Esses fatores, sem serem os únicos, dificultam a homogeneização das visões e das perspectivas valorativas.**<sup>26</sup>

Com a *Proclamação da República*, Afonso Cláudio de Freitas Rosa, abolicionista e membro da Comissão Executiva do Partido Republicano da então Província do Espírito Santo, foi nomeado presidente do Estado, por Deodoro da Fonseca, tendo por vice os dois principais líderes do movimento republicano de Cachoeiro: Bernardo Horta e Antonio Aguirre. Em maio de 1890, Horta e Aguirre convocam um congresso com o intuito de agregarem todas as forças republicanas capixabas em nome de um amplo projeto e de uma frente única. Porém, não obtendo sucesso, renunciam e filiam-se à **União Republicana Espírito Santense**, cujas principais lideranças eram o ex-chefe do **Partido Liberal** Barão de Monjardim e o ex-líder do **Partido Conservador** Aristide Freire.

<sup>25</sup> CARONE, E. **A República Velha**: instituições e classes sociais (1889-1930). Rio de Janeiro: Difel, 1978. p.314-315. Grifos nossos.

<sup>26</sup> CARDOSO, F. H. **A arte da política**: a história que vivi. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. p.129-130. Grifos nossos.

A outra agremiação, **Partido Republicano Construtor**, tinha à frente, Moniz Freire, expoente advogado e jornalista, o próprio Afonso Cláudio, antigas lideranças republicanas e outras personalidades políticas da época.

As eleições para a Constituinte Federal, em setembro de 1890, foram acirradas no Espírito Santo. Apesar disso, o **Partido Republicano Construtor** elegeu três senadores (Domingos Vicente, Gil Goulart e José Cesário Monteiro de Barros) e dois deputados (Ataíde Jr. e Moniz Freire) e, aprovada a Constituição Federal de 1891, eleições indiretas deveriam indicar o sucessor do Marechal Deodoro da Fonseca. Mas a oposição, principalmente a paulista, temendo que as atitudes políticas centralizadoras do Marechal levassem o Brasil a um governo ditatorial, iniciou a articulação da candidatura de Prudente de Moraes (presidente do Senado pelo Partido Republicano Paulista) à presidência, seguido pelo Marechal Floriano Peixoto a vice. Num só golpe, a “articulação pretendia canalizar [...] a forte bancada paulista e parte do Exército”.<sup>27</sup> Apesar de enfraquecido, Deodoro lança sua candidatura, tendo por vice o Almirante Wandenkolk, nome lembrado por ele para prestigiar a marinha e abarcar uma quantidade maior de aliados.<sup>28</sup>

Deodoro da Fonseca foi eleito com pequena margem de votos tendo por vice o Marechal Floriano Peixoto. Deodoro destituiu os presidentes de Estados que não o apoiaram, nomeando, logo em seguida, outros. No Espírito Santo, Henrique Coutinho, vice de Afonso Cláudio, que “deixou o governo por motivo de saúde e depois renunciaria”,<sup>29</sup> foi sacado do cargo, ascendendo ao comando do Espírito Santo a **União Republicana Espírito Santense** com a nomeação de Antônio Aguirre.

Porém, não resistindo as grandes pressões, Deodoro da Fonseca renunciou em 23 de novembro de 1891. Assim como Deodoro, Aguirre é deposto e uma Junta Governativa é formada para gerir o Espírito Santo. Esta, era composta por Graciano Neves, Galdino Loreto e Henrique de Gouvêa

---

<sup>27</sup> SOUZA, M. d. C. C. d. O processo político partidário na Primeira Republica In: MOTTA, C. C. (org). **Brasil em perspectiva**. São Paulo: Difel, 1971. p.171.

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Ibid.

Logo, a Junta dissolveu a Constituinte Estadual, convocou eleições para substituí-la, aprovou uma nova Constituição para o Estado e elegeu indiretamente um novo governador: Moniz Freire (1892-1896), que assumiu a presidência em 3 de maio de 1892,<sup>30</sup> tendo o respaldo das forças políticas que ascenderam ao poder local após a destituição de Deodoro da Fonseca reunidas no **Partido Republicano Construtor**, terminando, assim, com a fase de instabilidade política que marcou os primeiros anos da República no Espírito Santo.

Feitas estas considerações iniciais, no **Capítulo 1** analisaremos a trajetória política de Moniz Freire desde a sua atuação como deputado provincial até sua eleição indireta à presidência do Espírito Santo, em 1892, com o intuito de apresentarmos ao leitor as diretrizes do projeto desenvolvido por ele para o Estado, pois, Moniz centrou sua plataforma de governo em duas vertentes: num primeiro momento, melhorando a infra-estrutura do Espírito Santo para facilitar o escoamento interno da produção cafeeira através da construção de ferrovias para centralizar o comércio capixaba pelo porto de Vitória e a segunda frente de trabalho com o incremento da imigração para aumentar a população do ES e oferecer mais braços à lavoura cafeeira – principalmente à grande propriedade -, que se ressentia da falta de mão-de-obra após o término da escravidão.

O **Capítulo 2** compreenderá a política imigratória de Moniz Freire. Para tanto, avaliaremos os principais impactos da imigração italiana no Espírito Santo, os sucessos dessa política e as principais dificuldades encontradas pelos imigrantes após seu encaminhamento aos núcleos coloniais, além de analisarmos o relatório do real cônsul italiano Carlo Nagar intitulado **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana** de 1895 que, após apresentado ao governo italiano, acarretou na proibição da imigração subvencionada ao Estado.

No **Capítulo 3** analisaremos as principais políticas públicas formuladas pelo governo Moniz Freire destinadas à construção de ferrovias. Para tanto, estudaremos os principais fundamentos que culminaram com o projeto da construção da **Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo** e a assinatura de um convênio com o então presidente

---

<sup>30</sup>BITTENCOURT, G. **A formação econômica do Espírito Santo**: o roteiro da industrialização. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

de Minas Gerais, Afonso Pena, para a construção de uma linha férrea que ligaria Vitória a Minas.

Por fim, no **Capítulo 4**, trataremos da modernização estrutural de Vitória através da formulação de políticas do governo Moniz Freire para aterramento de áreas insalubres, construção de estradas, melhorias no porto de Vitória e construção de uma rede regular de água encanada e esgoto. Também estudaremos a atuação da **Companhia Torrens** e a criação do **Novo Arrabalde**, projeto urbanístico precursor formulado pelo engenheiro sanitário Francisco Saturnino Rodrigues de Britto por intermédio da **Comissão de Melhoramentos da Capital**, criada pela resolução n.º 46, de 9 de abril de 1895.

Trabalhamos com três hipóteses:

1. O projeto modernizador proposto por Moniz Freire foi vitorioso em longo prazo, apesar da desarticulação econômica existente entre as principais regiões produtoras do Espírito Santo e da grave crise financeira que abalou as finanças estaduais no término de sua gestão.
2. O programa de imigração de Moniz Freire foi vitorioso, apesar dos problemas estruturais, políticos e econômicos do Espírito Santo.
3. Devido ao seu grande prestígio, Moniz Freire era um dos poucos no Espírito Santo àquela época, com força política suficiente para unir as principais lideranças locais em nome de um projeto modernizador, daí a grande quantidade de projetos e obras empreendidas por sua presidência.

Por fim, sobre as fontes, uma dissertação de mestrado com a problemática apresentada, requer a manipulação de diferentes fontes, que vão desde a legislação referente ao tema até aquelas contidas em discursos, mensagens e jornais. Assim, as agruparemos em três categorias distintas.

O primeiro nível de fontes serão as leis, os decretos e constituições que abrangem a problemática proposta pelo recorte temático: a Constituição Federal de 1891; a Constituição Estadual de 1892; o Decreto presidencial n.º 4, de 4 de junho de 1892, que regulamentou o serviço de terras e colonização no Espírito Santo e o Decreto

presidencial n.º 13 de 28 de junho de 1892, que reforçou os preceitos do Decreto n.º 4.

O segundo grupo compreende os documentos e relatórios existentes no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) e no sítio da Universidade de Chicago (<http://www.crl.edu/content/brazil/esp.htm>); as Mensagens e Relatórios de Governo no período compreendido entre 1892 e 1896; o relatório do Cavaleiro Carlo Nagar intitulado **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana** de 1895 e o **Projecto de um Novo Arrabalde**, do engenheiro Saturnino Brito, de 1896.

O terceiro grupo compreende os periódicos existentes no Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) e na Biblioteca Pública do Espírito Santo. São os jornais *A Província do Espírito Santo*, *O Estado do Espírito Santo*, *O Cachoeirano* e *O Comércio do Espírito Santo*, privilegiando as notícias dentro do recorte temporal proposto.

## 2 DA MONARQUIA À REPUBLICA - A ASCENSÃO POLÍTICA DE MONIZ FREIRE

*Eu me lembro que no passado muitos conservadores que se declaram amigos da resistência, converteram-se afinal à cartilha abolicionista, e lastimo que amanhã os meus adversários dêem o exemplo desta mesma incoerência, desta súbita mutação de idéias a propósito da nova idéia.*

**José de Mello Carvalho Moniz Freire**

José de Mello Carvalho Moniz Freire nasceu em 13 de julho de 1861 em Vitória, capital do Espírito Santo. Filho de Manoel Feliciano Moniz Freire, um dos diretores do **Jornal da Vitória**, pertencente ao **Partido Liberal**, Moniz começou sua carreira política muito cedo na Câmara Municipal de Vitória e foi deputado provincial durante a década de 1880, também se destacando como hábil orador e dono de uma capacidade de escrita que a muitos impressionou em sua época, pois, desde pequeno, demonstrava uma grande tendência para o jornalismo e para a política, o que o levou a associar-se no **Atheneo Provincial**, a João Monteiro Peixoto e a Afonso Cláudio, por quem nutriria profunda amizade ao longo de sua vida. Juntos criaram o jornal literário **A Aurora**, que, de acordo com Souza Basílio, foi a primeira ocasião em que “Moniz teve a oportunidade de mostrar seus predicados intelectuais.”<sup>1</sup>

Em 1877, Moniz Freire e Afonso Cláudio matriculam-se no curso jurídico da **Faculdade do Recife**, um dos principais centros de estudos àquela época, no Brasil, e, novamente mostrando suas habilidades e afinidades jornalísticas, Moniz participa da fundação do jornal **A Gazeta Acadêmica**. Três anos mais tarde, transfere-se para a **Faculdade de Direito de São Paulo**, concluindo seus estudos jurídicos em 1881. Ainda entre os paulistas, foi redator-chefe do jornal **O Liberal**, órgão “acadêmico dos estudantes filiados ao partido liberal, colaborando também na **Opinião Liberal** de Campinas.”<sup>2</sup>

Concluídos seus estudos, Moniz Freire regressa ao Espírito Santo em 1882, onde, na companhia de Cleto Nunes, funda o jornal **A Província do Espírito Santo**, primeiro jornal diário do Estado e porta-voz da campanha abolicionista no Espírito

<sup>1</sup> SOUZA BASILIO, M. A. d. **A vida e obra de Moniz Freire**. Vitória, 1961.p.16.

<sup>2</sup> CLAUDIO, A. **História da literatura espírito-santense**. Rio de Janeiro: Xérox do Brasil, 1981. p.272.

Santo, mesmo veículo informativo que, com a **Proclamação da República**, torna-se **O Estado do Espírito Santo**. Nesse mesmo ano, casou-se com Colatina Soares d’Azevedo, com quem teve dez filhos. Nascida em 1864, no Estado de São Paulo e neta pelo lado materno, do Barão de Paranapanema, ela, anos mais tarde, *emprestou* seu nome à cidade de Colatina. Bela jovem, conhecia alemão, francês e italiano. Musicista, cantava em saraus palacianos, deliciando os presentes com seu talento e voz singular.<sup>3</sup>

Porém , a província do Espírito Santo, à época de Moniz Freire, não se diferenciava da grande maioria de suas congêneres no então Brasil Império. Vitória, sua capital, respirava ares bucólicos. Sendo uma cidade nitidamente burocrática, seu comércio pouco, ou em quase nada, incrementava as receitas estaduais. Sem as mínimas condições de salubridade e de higiene, não raras eram as epidemias e as doenças tropicais diversas, como, por exemplo, a febre amarela. Sem muitas ruas calçadas, não era difícil ver a gente miúda cheia de bichos-do-pé.

Sem um serviço regular de água e de esgoto, o *grosso* da água que abastecia Vitória era captada na Fonte Grande através de bicas, local que ainda hoje – início de século XXI – fornece água para parte da população que lá vive. Era comum ver pelas ruas de Vitória as pessoas jogarem lixo, fezes e excrementos pelas janelas e havia horário específico para jogá-los na maré. Casas de banhos eram também comuns e por ser uma cidade pequena, cercada por uma densa mata, não raro apareciam pelas ruas da cidade animais diversos da Mata Atlântica. Ademais, era através de seu porto natural que a produção de café da região central da província era exportada.

Já a região sul, centralizada economicamente por Cachoeiro do Itapemirim, era o território da província mais desenvolvido economicamente por causa da cultura cafeeira. Porém, grande parte do café produzido na região não era escoado pelo porto natural de Vitória, mas sim, pelo Rio de Janeiro. Muito pouco vinha a Vitória, dificultando ainda mais o incremento interno de nossas receitas.

---

<sup>3</sup> TEIXEIRA, F. **Colatina ontem e hoje**. Espírito Santo: Prefeitura Municipal de Colatina, S.A.



Fotografia 1 - Vista parcial de Vitória do início do século XX. Ao fundo, é possível perceber a imensa mata virgem que circulava a cidade. Também é possível observar as inúmeras casas comerciais primário-exportadoras existentes, cujos fundos existiam pequenos cais em que barcos e navios atracavam com o objetivo de exportarem produtos diversos ao exterior – principalmente café. **APEES**

Por fim, a região norte do Espírito Santo, centralizada por São Matheus, era exímia produtora de café e de farinha de mandioca. Sua grande produção de farinha era exportada para outras províncias e a prosperidade econômica que a região conheceu no Império veio dessa atividade econômica. Mas, como ocorria com a produção primária de Cachoeiro, muitos produtos e riquezas do norte eram dirigidos para o Rio de Janeiro e para a Bahia, nesse último caso, devido a região ter feito parte da Capitania de Porto Seguro no período colonial.<sup>4</sup>

Porém, além do marasmo e da descentralização entre as principais regiões produtoras do Espírito Santo, a elite dirigente capixaba tinha pouca influência junto ao poder central. Souza Basílio relata que

[...] no ano de 1885 [...] o progresso da Província do Espírito Santo estava sendo entravado pelo Governo Imperial, que só se lembrava da nossa terra para auferir as quotas tributárias. Deste modo quedou-se o projeto de 1856, que concedia modesta subvenção à navegação do Rio Doce, foi excluído o Porto de Vitória das escalas obrigatórias dos paquetes da Companhia

<sup>4</sup> De acordo com Bittencourt, “a influência política da Bahia sobre São Mateus remonta a 1764, quando a vila foi instalada pelo ouvidor de Porto Seguro, que, arbitrariamente, estendeu sua jurisdição até o Rio Doce. A integração do norte da capitania [do Espírito Santo] só seria reconhecida pela Carta Régia de 29 de março de 1809 e, posteriormente, pelo aviso de José Bonifácio de 10 de abril de 1823, talvez como prêmio ao Espírito Santo pelo seu desempenho no processo de independência.” BITTENCOURT, G. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX**. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1987. p.59.

Brasileira; suprimidas as bancas preparatórias da Companhia de Aprendizes de Marinheiros; desprezada, completamente, a questão de limites da província; também adiado indefinidamente a construção do edifício da Alfândega, em Vitória; suprimidas a Caixa Econômica; e, finalmente, para aumentar mais a amargura capixaba, o contrato celebrado com o Governo Imperial por Waring-Brothers, sobre a construção da via férrea de Vitória à Natividade (Minas), teve desfecho desfavorável para o Espírito Santo.<sup>5</sup>

Assim, “magoado” com o governo imperial, principalmente pela recusa da monarquia em levar adiante o projeto de construção de uma linha férrea que ligasse Vitória a Minas Gerais, antigo sonho dos capixabas, Moniz Freire, em tom de desabafo, escreve uma série de cartas, em número de sete, ao Imperador. Conhecida por **Cartas ao Imperador**, os documentos escritos por Moniz, à época um jovem liberal com 24 anos de idade, na visão de Afonso Cláudio,

[...] são um nobilíssimo desabafo, melhor direi – um protesto veemente de um coração patriota, de um espírito que fecha-se às conveniências de qualquer ordem, para obedecer somente às injunções da verdade e da justiça duplamente revoltadas pela conduta despudorada e criminosa de um governo absorvente e mau.<sup>6</sup>

Nelas, Moniz Freire questiona junto a Dom Pedro II a extinção do contrato para a construção da estrada de ferro que ligaria Vitória a Minas Gerais e da pouca expressividade política do Espírito Santo, além de reconhecer que as poucas melhorias existentes no Espírito Santo foram frutos da *boa vontade* da monarquia.

A primeira carta discorre sobre a necessidade de aqui se construir uma estrada de ferro ligando Vitória ao Vale do Rio Doce mineiro, antiga reivindicação capixaba. Assim, Moniz a começou:

Senhor!  
 Nós os brasileiros, temos-nos acostumado a apelar em ultima instância para vós, quando todos os outros poderes faltam-nos com a justiça e só fica-nos a esperança de vossa clemência e patriotismo.  
 A análise do vosso extenso reinado, induz-nos a crer convencidamente que todos os nossos grandes melhoramentos, assim como as melhores reformas, têm tido na Coroa o mais ardente propugnador e verdadeiro iniciador, quando chegam a converter-se em leis ou em decretos de vossos conselhos.  
 A atualidade política do Império ainda agora é disso um frisante exemplo, e ai do país si o espírito progressista de vossa majestade, não contivesse os excessos vorazes da reação obscurantista, contra os quais tudo seria impotente, si as prerrogativas majestáticas não fossem aptas para resistir-lhes, como tendes resistido, colocando o único trono da América, como um compensador na balança da liberdade, demonstrando assim que na jovem

<sup>5</sup> SOUZA BASÍLIO, 1961, p.20.

<sup>6</sup> AFONSO CLAUDIO, 1981, p. 274.

América, até o trono é povo, quando a pseudo plutocracia quer empolgar o país.<sup>7</sup>

Dizia Moniz Freire que quando Buarque de Macedo comandava a pasta da agricultura, ele firmou o compromisso junto à administração provincial para dar início à construção da linha-férrea entre Vitória e Minas, o mais breve possível. Porém, elementos da burocracia administrativa imperial, insensíveis à necessidade da construção urgente da estrada de ferro, breparam o projeto, adiando os planos dos capixabas da tão sonhada ligação entre os dois Estados. Ademais,

A desconfiança que no organismo provincial se gera contra as bases do equilíbrio comum, é fatal à solidariedade que deve existir entre os membros de uma comunhão social; mas, ou porque a nossa representação seja minguada ou porque os representantes sejam pouco influentes, a verdade é que os interesses provinciais os mais caros e palpáveis, são sempre deixados à margem por outros de menor monta, porém, que são advogados por pessoas que obstruem a marcha dos negócios com suas posições e empenhos.<sup>8</sup>

Na segunda carta, afirmou Moniz Freire que os homens públicos brasileiros ignoram as pequenas províncias, devido, muitas vezes, à nula influência que elas exerciam na política nacional. Reclama também da não aprovação pelo Senado do projeto de subvenção de 50 contos à Cia. De Navegação do Rio Doce. Dizia que sem o apoio político necessário, o representante capixaba no senado, Cristiano Ottoni, imposto ao Espírito Santo como seu representante, “tão notável pelos seus méritos como pela sua insensibilidade à terra que o constituiu seu mandatário [...] tem mais de uma vez declarado senador por Minas.”<sup>9</sup> Ademais, Moniz também apelava ao governo imperial para que todos os paquetes da Cia. Brasileira atacassem no Porto de Vitória três vezes por mês, pois, eles, há mais de onze anos só faziam escalas mensais na Província.

A terceira carta discorre sobre inúmeros interesses da província que não eram atendidos ou que eram contrariados pela falta de recursos básicos – dentre eles, novamente, o de representatividade – pois

[...] não somos representados no senado por um respeitado cidadão da Lapônia [...] há na Câmara dois deputados sem força e sem número para

<sup>7</sup> Ibid, p.275. Grifos nossos.

<sup>8</sup> Ibid, p.277.

<sup>9</sup> MONIZ FREIRE, J. M. C. **Cartas ao Imperador**. Vitória: Editoriais de *A Província do Espírito Santo*, 1885.

abrir uma dissidência, que é o único argumento suficiente para reduzir os nossos governos e as respectivas maiorias que os apóiam.<sup>10</sup>

A quarta carta questiona o corte das verbas destinadas às diferentes obras de melhoramentos projetadas para a província e de outras aprovadas cujos recursos não foram repassados. Questionando a crise do tesouro brasileiro, que em sua opinião seria mero pretexto, se houve algum tipo de gasto imprevidente por parte do governo imperial, não o foi com o Espírito Santo, pois a província, também

Filha [...] da comunhão brasileira, as despesas mais avultadas que tem custado ao Império esta esquecida zona são as que se fez com a colonização [...], que talvez não tenha chegado a 8.000 mil contos, é hoje paga com juros usurários pelo trabalho dos cultivadores estrangeiros em nossas prósperas colônias.<sup>11</sup>

Já a quinta carta apresenta a idéia da necessidade de se convergir todo o comércio interno da província para Vitória, pois a criação regular de um fluxo de importação e exportação pela capital seria suficiente para criar uma linha de navegação espontânea e sem subvenção imperial. Enumera ademais que, dada a situação geográfica da província, ao longo de sua costa havia muitos bons portos, porém dispersos, mas que cada um, de uma forma ou de outra, ligava-se ao Rio de Janeiro, como os casos dos portos de São Matheus, Santa Cruz, Vitória, Guarapari, Benevente, Piúma e Itapemirim.

A sexta carta salienta, meio que completando a precedente, que os impostos de importação e de exportação não são cobrados no Espírito Santo e que o *grosso* de sua receita compõe-se de verbas e rendas internas. Sempre havia déficit.

A sétima e última carta criticou o corpo ministerial do Império e as conseqüências malélicas do *Orçamento Hunt*, cujas entrelinhas adiaram ainda mais as tentativas de ligação de Vitória a Minas Gerais ao encarecerem, além da conta, os custos de construção da linha férrea ao quadruplicar seu valor e planejar um novo traçado para ela, mais penoso e dispendioso, superfaturando-a e tornando-a duas vezes mais dispendiosa do que a Estrada de Ferro Dom Pedro II:

Senhor!  
É para vos o último apelo.

---

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.

A longa prova que temos produzido, deve inspirar-vos por nós as simpatias que merecem os oprimidos.

Dizem os que gozam o favor de privar com Vossa Majestade – que favoneais com empenho o majestoso plano de ligar, por uma extensa rede de vias-férreas, todas as províncias do Império, em quanto que a maioria dos vossos ministros só cuida de reduzir, cada vez mais, o Império a uma grande nação eleitoral, que lhes secunde com vantagens as ambições de toda a espécie e as vaidades as mais burlescas.

Para execução deste vasto plano, Senhor, poderá sobrar-vos patriotismo; mas o vosso reinado carecerá de tempo e de recursos.<sup>12</sup>

### Sobre o *Orçamento Hunt*,

[...] que untou a rescisão do Sr. Carneiro da Rocha, e serviu de pretexto para o novo adiantamento [sic] desta estrada, não pode certamente ter peso em vosso ilustrado espírito, máxime, existindo, na Secretaria da Agricultura, uma peça oficial organizada por profissional distinto, onde um traçado mais penoso e mais dispendioso, é orçado em quantia quatro vezes maior.<sup>13</sup>

Pois,

Esse orçamento não é, pois, um documento honesto e nem ao menos decente; todo o seu préstimo foi iludir um bom arranjo administrativo com o qual se consumiu em um instante uma soma fabulosa, que corresponde a uma décima quinta parte do custo total da estrada, ou melhor – quantia superior á que o Tesouro teria de pagar pela garantia de juros nos dois primeiros anos dos trabalhos, caso a garantia fosse proporcional aos capitais realizados na empresa.<sup>14</sup>

Ademais

O engrandecimento desta província depende da concentração de suas forças, da convergência completa de todos os elementos prósperos para esta capital, com a emancipação do comercio da corte, que será logo o primeiro resultado desta centralização da produção provincial [em Vitória].<sup>15</sup>

Moniz Freire encerra a carta enumerando ao Imperador os pontos pelos quais o engrandecimento econômico e político do Espírito Santo poderia ser atingido:

- a) subvenção a uma boa navegação do Rio Doce até porto de Souza, como um meio eficaz de derivar os produtos do norte de Minas e acoroçoar o progresso agrícola das zonas vizinhas e das marginais do rio;
- b) subvenção a uma linha de navegação regularizada e semanal entre todos os portos da província até os do sul da Bahia;
- c) prolongamento da estrada de ferro do Carangola até o Cachoeiro do Itapemirim e daí para a Victória, **toda a produção do sul**, com o qual também a Capital ficaria em contacto mais fácil do que a Corte, para a sua importação;

<sup>12</sup> SOUZA BASÍLIO, 1961, p.22-23.

<sup>13</sup> Ibid, p.23

<sup>14</sup> AFONSO CLAUDIO, 1981, p. 279.

<sup>15</sup> MONIZ FREIRE, 1885.

- d) cessação do auxílio ou estipêndio dado atualmente à Companhia Espírito Santo e Caravelas, afim de libertar os portos intermediários da atracação do monopólio fluminense, e fazer a passagem dessa subvenção à Companhia Brasileira de navegação, obrigando-a a fazer três escalas mensais pelo porto de Victoria, e assim suprimir a falta da outra companhia que nos proporciona comunicações com o grande centro comum;
- e) para o complemento de tudo isto – subvenção temporária a uma ou duas companhias estrangeiras de vapores transatlânticos, que abramos o comércio direto das praças européias ou norte-americanas;
- f) auxílios a imigrantes que internarem no oeste da província, e boa viação para esse centro.<sup>16</sup>

Porém, grande atuação teve Moniz Freire entre os anos de 1884 a 1889 quando atuou como Deputado provincial pelo **Partido Liberal**, que dominou a administração da Província de 1878 até 1885, ano em que os Conservadores ascenderam ao poder. Já no âmbito legislativo, a liderança dos partidos se alternava: os liberais conservaram a maioria de 1878 até 1881 e ainda no biênio 1884-1885 e os conservadores, ao contrário, mantiveram a liderança nos biênios 1882-1883 e 1886-1887.<sup>17</sup>

Na sessão legislativa de 2 de agosto de 1888, o Deputado Antero da Silva Coutinho, membro de **Partido Conservador**, tendo em vista o fim da escravidão, apresenta um projeto de lei com o objetivo de conceder um auxílio à Sociedade de Imigração Espírito-Santense<sup>18</sup> para a realização de uma exposição dos produtos da província que seriam enviados à grande **Exposição Universal**, que ocorreria na cidade francesa de Paris, em 1889,<sup>19</sup> sugerindo também na mesma sessão, que os parlamentares presentes autorizassem uma despesa de 25 contos de réis para a construção de uma hospedaria na Capital para receber futuros imigrantes.

<sup>16</sup> AFONSO CLAUDIO, 1981, p.280-281.

<sup>17</sup> BICHARA, M. T. **História do Legislativo do Espírito Santo** (1835-1889). Tomo I. Vitória: Gráfica Leoprint LTDA, 1984.

<sup>18</sup> A Sociedade Espírito-Santense de Imigração foi criada no dia 16 de julho de 1876, instalada em uma das salas da Inspetoria Especial de Terras, com a finalidade de coordenar a vinda de colonos para a Província, recebendo-os nos portos e encaminhando-os ao seu destino.

<sup>19</sup> Para Lílian Moritz Schwarcz, a exposição de Paris, assim como outras que ocorreram ao longo da década de 1880, no bojo da Segunda Revolução Industrial, eram “apresentadas como uma espécie de parque de diversões para adultos, [e] [...] compreendiam [...], lógicas diferentes: saciavam a simples curiosidade, exibiam o exótico, mas também revelam o progresso. Eram até mesmo um grade negócio, em razão não só do número de visitantes como também dos acordos que lá se realizavam, sobretudo nas sessões de maquinaria e matéria prima.” Daí a ênfase que se deu à imigração, vista como fator civilizador através do embranquecimento da população. SCHWARCZ, L. M. **As barbas do imperador**: D. Pedro II, um monarca nos trópicos. 2ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1998. p.389. Sobre a disseminação das teorias raciais, ver da mesma autora. Id. **O Espetáculo das raças**: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930). São Paulo: Cias das Letras, 1995.

Moniz Freire classificou as propostas ineficazes, pois estas deveriam ser discutidas com maior abrangência. Considerou o auxílio à propaganda imigratória do Espírito Santo, a ser difundida na Europa para atrair imigrantes em exposições, sem nenhuma validade, pois “demonstrou que a nossa participação era movida apenas pelo amor próprio que induzia a Província a não ficar ausente do certame industrial onde o país se faria representar”<sup>20</sup>, além de afirmar que as exposições, como a de Paris são freqüentadas pelos grandes capitalistas, ricos e nobres, que vão conhecer os últimos progressos da indústria universal, e os brasileiros seriam

[...] muito felizes [...] se o nosso país não tiver fiasco, quanto mais provocar admiração e pretender incentivar a imigração entre as altas camadas [...]. Não é dessa que precisamos [...] precisamos dos infelizes campônios que se vêem na Europa acossados pela fome, pela miséria, pelo militarismo, e obrigados a abandonarem a pátria em que nasceram. Querem vir para aqui encontrar a tranqüilidade e a abastança – o que farão logo que haja quem lhes pague a passagem.<sup>21</sup>

Depois, salienta a necessidade de reformas estruturais profundas contra a omissão do Governo Imperial em relação ao Espírito Santo:

Nós somos filhos de uma Província pequena que só é conhecida como arrecadador das rendas imperiais [...]. Devemos saber que está sendo travada no terreno político uma grande questão que exige solução iminente que pode até pôr em abalo o trono ou o seu prestígio se ele quiser obstar-lhe a solução.

Nós temos uma experiência longa a demonstrar que não devemos confiar senão nos próprios esforços e essa é mais uma razão para que eu deseje ardentemente a mudança de regime na profunda convicção do bem que ela nos trará.<sup>22</sup>

Após longa explanação, Moniz Freire apresentou um projeto autorizando a presidência da Província a obter empréstimo de mil contos de réis para a entrada de 30 mil imigrantes na Província, além de fazer uma indicação para que fosse encaminhada ao Governo Imperial uma representação solicitando medidas diversas para o incremento da imigração no Espírito Santo. Para Maria Tristão Bichara,

A palavra do deputado foi tão convincente que consegue persuadir os parlamentares da situação. O seu projeto é aprovado e os dois anteriores, apresentados por Antero Coutinho sobre o assunto são rejeitados.<sup>23</sup>

<sup>20</sup> BICHARA, 1984, p.372.

<sup>21</sup> Moniz Freire, apud Ibid, p.372-373.

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Ibid, p.373

Além de, na primeira vez da história do legislativo capixaba, Moniz Freire ter apresentado uma proposição que tratasse

**[...] o serviço de água e esgoto da Capital de forma empresarial. Obteve o mesmo sucesso. Conseguiu derrubar o mesmo projeto do mesmo Deputado Antero Coutinho sobre o serviço de abastecimento de água.<sup>24</sup>**

Na última semana da sessão legislativa de 1888, em 20 de setembro, Moniz Freire fez um enérgico e grande pronunciamento na Assembléia provincial contra a centralização política do Império e a falta de autonomia as províncias:

Sr. Presidente, eu vou, neste último dia de Sessão, e em nome de minha honrada e distinta bancada, oferecer à consideração da Casa um requerimento sobre cujas bases farei um pequeno desenvolvimento. Não há quem não conheça entre nós, os clamores que se levantam de todos os ângulos do Império contra a pressão exercida pelos poderes centrais sobre a órbita da Administração Provincial.

As Províncias do Império, de norte a sul, as que têm pequenas rendas e as que têm grandes, todas elas “una voce” queixam-se de que as pesadas contribuições, com que anualmente concorrem para os Cofres Gerais do Estado, só lhes voltam em minguados benefícios, não sabendo por que forma é consumido o saldo de seus tributos.

Essa grita que está na consciência pública, e que nas Províncias pequenas pode ser abafada, em um momento dado, pelas baionetas do Governo no exercício supremo da força pública, nas Províncias grandes, entretanto, pode vibrar alto um dia na consciência de todos seus filhos, e quebrar, Sr. Presidente, esse laço, segredo da harmonia nacional, da integridade de nosso País, fazendo estalar em cada um de nós a fibra do patriotismo por ser destacada da comunhão nacional uma das estrelas luminosas que formam essa brilhante constelação.

Os Governos, ou pelo mau exercício das suas atribuições ou por um vício inerente à natureza dessa organização, o que é mais provável, não tem atendido aos interesses das Províncias.

Temos, por exemplo, a do Espírito Santo, cuja contribuição para o Estado é pequena, relativamente à de Minas, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, mas que direta e indiretamente é muito superior a mil contos de réis. Entretanto o Estado, em troca desta contribuição, não nos subsidia, e não mantém aqui outros serviços,<sup>25</sup> além das repartições gerais que só servem para cobrar seus impostos.

E concluiu como uma proposta federalista:

Depois da Lei de 13 de maio, que tirou do caminho das grandes reformas sociais e políticas, a grande questão da abolição pela qual todos os partidos se esterilizaram, não há programa mais brilhante, programa de solução urgente, **do que garantir a cada Província a sua autonomia, tanto**

<sup>24</sup> Ibid, grifos nossos.

<sup>25</sup> MONIZ FREIRE, José Mello de C. **Discurso proferido pelo Deputado Moniz Freire na 31ª Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, Espírito Santo, 20 set. 1888.**

**quanto seja possível, sem ofender os interesses gerais do Estado e a harmonia dos Poderes.**<sup>26</sup>

E sugeriu que fosse encaminhado à Monarquia o seguinte requerimento:

Requeremos que se represente aos Poderes Gerais sobre a conveniência de ser adotada lei que, sem quebra da integridade do país, ou antes consolidando a unidade nacional e suas instituições fundamentais assegure às Províncias todas as franquias e lhes garanta a maior autonomia na administração de suas riquezas isolando-as da dependência central em tudo que não concernir ao bem geral do Estado.<sup>27</sup>

O requerimento não foi aprovado ...<sup>28</sup>.

Mas a monarquia não teve tempo para atender aos apelos de Moniz Freire, pois, em 15 de novembro de 1889, um golpe que destronou Dom Pedro II e implantou a ordem republicana no Brasil. Muito de seu sucesso deve-se à atuação dos clubes republicanos. O primeiro deles foi fundado em 1870, no Rio de Janeiro, mas o paulista, fundado em 1873 junto com o **Partido Republicano Paulista**, foi o mais poderoso da Primeira República. No Espírito Santo, não houve de fato um partido republicano, mas clubes destinados à difusão de seus ideais. O primeiro deles foi criado em Cachoeiro do Itapemirim, em 1887. Em 1889, porém, seu número cresceu para 14, sendo que apenas três deles não se localizavam na região sul da antiga província – Vitória, São Matheus e Santa Isabel.<sup>29</sup>

Terezinha Tristão Bichara, que fez um árduo trabalho sobre a história do legislativo estadual, entre 1835 a 1889, descreve, ao analisar os discursos dos parlamentares capixabas no final da década de 1880, ou seja, no desenrolar da proclamação da República, que:

Apesar de alguns parlamentares externarem o pensamento contra a Coroa, a centralização e a Igreja – quanto a esta destaca-se o Deputado João Aguirre – **não há registro nos Anais de qualquer parlamentar que se declare republicano.**<sup>30</sup>

O próprio Moniz Freire não era um republicano, mas sim um liberal que acreditava que a monarquia poderia, através da proposta federalista, aliada à reformas estruturais, resolver a instabilidade que se instalou no Brasil, pois a descentralização

<sup>26</sup> MONIZ FREIRE, José Mello de C. **Discurso...**

<sup>27</sup> MONIZ FREIRE, José Mello de C. **Discurso...**

<sup>28</sup> BICHARA, 1984.

<sup>29</sup> Sobre a propaganda republicana no ES ver CLAUDIO, A. **História da propaganda republicana na província do Espírito Santo**. Vitória: Gráfica Espírito Santo, 2002.

<sup>30</sup> BICHARA, op. cit. p.319, nota 18. Grifos nossos.

política e a autonomia das províncias seria a melhor solução para reverter a difícil situação da econômica e da política brasileira da época. O próprio Moniz afirmou:

Eu nunca fui monarquista “quand meme”, isto é, as minhas convicções políticas trouxeram-me sempre a mil léguas de distância daqueles que viam na monarquia outra coisa que não um sistema decrépito, conservando no mundo apenas como elemento de ordem até o momento da elaboração dos novos princípios. Isso deixei escrito em todas as coleções de jornais onde escrevi.<sup>31</sup>

Muitos no Brasil nem republicanos eram, e, deposta a monarquia, antigos monarquistas se transformaram, da noite para o dia, em “republicanos históricos”, chegando a ocupar vários postos-chaves da administração da recém-criada República, enquanto que os verdadeiros republicanos, os “idealistas”, iam abandonando a luta, convencidos de que não era “aquela a República dos seus sonhos.”<sup>32</sup> A população brasileira permanecia apática e à margem do processo, pois não tinha a devida consciência política, à moda europeia, para exigir as melhorias necessárias com o advento da República. Daí a afirmação de Aristides Lobo, um republicano histórico, em carta escrita no **Diário Popular** do Estado de São Paulo, que, ao descrever os fatos ocorridos em 15 de novembro, afirmou que o povo assistiu *bestializado* a todo o processo e, mesmo que existisse um Partido Republicano, não é ele de fato que proclama da República, mas sim o exército, pois os republicanos não conseguiram impressionar o *grosso* da opinião pública brasileira.<sup>33</sup>

Deposta a monarquia, o **governo provisório** do Marechal Deodoro da Fonseca em 15 de novembro de 1889, promulga o Decreto n.º1, instituindo, de fato, a ordem republicana. O mesmo Decreto determinou que as antigas Províncias passariam à condição de Estados, prova incontestável de que a nova ordem, num primeiro momento, desejava abolir qualquer semelhança entre o novo modelo e o regime há pouco extinto, não sendo, portanto, a implementação do federalismo alguma coisa paliativa, mas sim algo relacionado a um amplo projeto em que a autonomia dos Estados seria a condição fundamental do novo contexto surgido. Assim, celebrou-se uma nova era na História brasileira, muito embora, as massas populares, como de

<sup>31</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 10 jun.1891.

<sup>32</sup> BASBAUM, L. **História Sincera da República**: de 1889 a 1930. 4ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976. p.15.

<sup>33</sup> Sobre a Proclamação da República e a ação dos militares ver: CARVALHO, J.M. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

praxe, tenham assistido *bestializadas* ao processo, pois, em nenhum momento, tiveram voz na ação que acabou com o reinado de Dom Pedro II, e, mesmo depois, continuaram à margem, sem direito a voto e cidadania, principalmente os negros, as mulheres e os analfabetos.<sup>34</sup>

Assim, o então veículo informativo do Partido Liberal capixaba, **A Província do Espírito Santo**, se manifestou sobre o 15 de novembro:

Entendemos em face do novo regime que se levanta, do governo que se ergue, e mal tem esboçado pelo telégrafo os lineamentos do seu programa de reconstrução, não ser chegada a hora de discutir pela imprensa sua origem, seu pensamento, seus feitos imperfeitamente conhecidos.<sup>35</sup>

Em 16 de novembro, Afonso Cláudio de Freitas Rosa, foi nomeado presidente do Estado, com o “único dever de manter a ordem, com o auxílio da força da guarnição e dos chefes dos serviços subordinados ao ministério da República.”<sup>36</sup> Recebido o decreto de nomeação no dia 19, a posse ocorreu no dia posterior, no paço da câmara municipal. Seus dois vices eram as principais lideranças republicanas do sul do Espírito Santo: Bernardo Horta e Antonio Aguirre. Para Afonso Cláudio, Horta tinha

[...] um temperamento a *Desmoulins*, com as mesmas audácias e a mesma sinceridade; tinha porém sobre o convencional de *Guise*, a vantagem de encontrar soluções prontas para as dificuldades emergentes, contrastando os efeitos momentâneos dos arrebatamentos e do tom autoritário com que costumava falar e agir, por uma espécie de candura ou cordura, que lhe granjeava o bem querer da assistência que o circundava.<sup>37</sup>

Já

Antonio Aguirre, ao contrário, era um demolidor pertinaz, sempre calmo e persuasivo; por efeito da profissão dir-se-ia ao vê-lo na tribuna das conferências ou dos comícios ao ar livre, dissertando sobre o republicanismo, que se afanava na extirpação da velha urbe política, como se fizera na clínica a ablação de um quisto incômodo.<sup>38</sup>

Porém, sobre os dois, Moniz Freire, seus adversários políticos até aquele momento, assim manifestou-se:

<sup>34</sup> CARVALHO, J. M. **Os bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

<sup>35</sup> A Província do Espírito Santo, Vitória, 11 nov. 1889.

<sup>36</sup> CLAUDIO, 2002, p.62.

<sup>37</sup> Ibid, p.31

<sup>38</sup> Ibid.

Na propaganda republicana havia muita gente que, de parte dos motivos pessoais em que eu não entrarei porque evito sempre esse ponto de vista, era arrastada pela novidade da coisa e pela sonoridade da palavra.

[...]

Amigo sincero e íntimo [de Antonio Aguirre] [...], a quem como irmão, eu conhecia a ambos e sabia que em política eram os dois espíritos desorientados e negativos. Nenhum dos dois tinha a mínima capacidade para dirigir uma situação republicana, porque nenhum deles sabia positivamente o que queria dizer – REPÚBLICA; faltavam-lhes, além da competência teórica, todas as qualidades práticas de governo.

Seria o mesmo que entregar uma obra de arquitetura a dois estudantes bisonhos de geometria, que repetem os teoremas de oitava.<sup>39</sup>

Em maio de 1890, Bernardo Horta e Antonio Aguirre convocam um congresso com o intuito de agregarem todas as forças políticas capixabas em nome de um amplo projeto e de uma frente única, já que não existia no Espírito Santo um partido republicano estruturado. Porém, ao invés de união, houve divergência. Como não foram eleitos para o Diretório e como combinaram que só seus membros poderiam ser vice-governadores, renunciaram filiando-se, logo em seguida, à **União Republicana Espírito Santense**, que era liderada pelo ex-líder do **Partido Liberal** e ex-vice governador da então Província, o Barão de Monjardim e o ex-líder do **Partido Conservador** Aristide Freire, redator e proprietário do Jornal **A Folha da Vitória**, aliança que, na opinião de Nara Saletto, “deixou perplexos muitos contemporâneos.”<sup>40</sup> Este grupo, para muitos da época regido por convicções monarquistas, embora *adeptos* da ordem republicana, tinham seus interesses aglutinados pelas principais forças republicanas cachoeiranas: Bernardo Horta e Antonio Aguirre.

A outra agremiação de destaque surgida, o **Partido Republicano Construtor**, resultado da união de liberais, liderados por Moniz Freire, e republicanos dissidentes, geralmente radicais, tinha à frente também Afonso Cláudio, Henrique Coutinho, Ataíde Jr. (oficial do exército que atuou diretamente no 15 de novembro), antigos conservadores como Domingos Vicente e outras personalidades políticas da época. Ele foi fundado em 7 de agosto de 1890, em uma casa situada à rua Primeiro de Março, número 26, com a presença de cerca de 200 pessoas. Seu primeiro diretório foi composto pelas seguintes personalidades políticas: os membros do Diretório Central do Partido foram Moniz, Domingos Vicente, e Henrique Coutinho; o

<sup>39</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 10 jun. 1891.

<sup>40</sup> SALETTO, N. **Partidos políticos e eleições no Espírito Santo da Primeira República**, p.3-4 (no prelo).

membro do sul do Estado foi o coronel Joaquim Pinheiro e o representante da agremiação no norte foi o engenheiro Constantino Sodré, legítimo representante da oligarquia de São Mateus, norte do Estado, e enérgico republicano.<sup>41</sup>

Moniz Freire foi eleito pelos presentes como presidente da sessão, sendo seus secretários Eugênio Pinto Netto e Waldemiro da Silveira. Iniciou sua fala afirmando que estava ali graças ao poder cívico e pela lealdade pessoal que nutria pelos seus amigos e por seus companheiros partidários. Tendo ocupado posição de destaque num dos partidos capixabas existentes antes da queda da monarquia, ao voltar da Capital Federal, onde estivera no 15 de novembro, julgou que era dever “não intervir nas lutas políticas enquanto durasse o período revolucionário, cuja direção só devia caber aos autores do movimento transformador.”<sup>42</sup>

Também afirmou que todos os partidos surgidos no Brasil após 1889 estavam com Deodoro mas sem o governo, pois sua administração não era partidária, mas sim oriunda de agentes da revolução e por ela sagrados. Todavia, a autoridade do presidente deveria ser respeitada e substituí-lo por outra revolução colocaria o Brasil à beira da anarquia, pois

[...] a nação vai se pronunciar, e só ela dará a feição de governo, mas antes disto a todos nós cumpre respeitar a autoridade donde ela vem, sem embargo da discussão de seus atos, mas sem pretender substituí-la, porque isto seria o conselho à revolta e o país tem ansiedade de conhecer positivamente os seus destinos.<sup>43</sup>

A Pátria deveria ser unificada em torno de uma única bandeira simbólica, mas temia que fosse muito cedo para que isso ocorresse por causa da persistência dos velhos hábitos da politicagem nacional – dentre eles a do espírito partidário, que sempre tenderia a dividir ao invés de construir uma bandeira em comum. Assim,

[...] por isso almejou sempre a felicidade de poder encontrar-se em agremiação onde o fundo comum de opiniões pudesse ser solidificado pelo laço de afeições e dos sentimentos, pois [...] sem o elo das idéias, os partidos tornam-se meras confederações de interesses, também sem o atrito das afeições e das simpatias todos os agregados tendem a dissolver-se, e as lutas políticas convertem-se numa simples conta de dividir.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 07 ago. 1890.

<sup>42</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>43</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>44</sup> O Estado do Espírito Santo...

Afirmou que denominar o **Partido Republicano Construtor** de "partido de governo", seria o mesmo que afirmar que ele estaria nas graças paternalista do poder, o que não seria realidade, pois declarou em alto e bom som que

[...] nada quer e que nada pede dos favores do governo, nem se preocupa em saber de que lado está a opinião deste, **pois seu desejo único e dos seus amigos é formar em partido forte e patriótico, com elementos permanentes que lhe assegurem duração gloriosa, e só se considerará governo no dia em que esse partido pelas urnas o conquistar para servir ao seu Estado e ao seu país**, que este sentimento é compartilhado pelos seus distintos companheiros de convocação e o será de certo por todos quantos aderissem à mesma causa.<sup>45</sup>

Sobre seu projeto político-partidário, o programa do **Partido Republicano Construtor** pode ser dividido em duas partes: uma privilegiando a realidade brasileira e a outra dirigida ao Espírito Santo. Num primeiro instante, era dever do Partido:

1º) A aceitação da forma de governo proclamada pela resolução de 15 de novembro do ano passado, em virtude da qual passaram constituir-se em República dos Estados Unidos do Brasil;

2º) O reconhecimento do dever que assiste a todos os brasileiros de intervir nos negócios públicos da pátria, eliminada a consideração das opiniões políticas que cada qual professava antes do novo regime, para só se ter em vista o seu mérito, a sua aptidão, a qualidade, a capacidade e a oportunidade do seu concurso.<sup>46</sup>

Mas o Partido, dentro de uma perspectiva macro-brasileira, deveria adotar como "programa de combate":

1º) O projeto de Constituição publicado por decreto do Governo Provisório, salvo as alterações e ampliações que tenderem a conceder a máxima garantia à liberdade individual, sobretudo à liberdade espiritual, que deverá ser mantida em toda a amplitude, quer quanto aos cultos, quer quanto às doutrinas, às opiniões e à propaganda, pela tribuna e pela imprensa, respeitada a ordem social;<sup>47</sup>

Dividida dentro dos seguintes pontos:

a) as eleições para Presidente da República e para senadores deverão ser feitas por voto direto popular;

b) a autonomia federal dos Estados deverá ser ilimitada quanto ao governo dos seus negócios administrativos, como tais considerações todos quantos convierem ao seu progresso industrial, financeiro e econômico. Ser-lhes-á garantida a mais ampla liberdade de decidir nesses assuntos, sem embargo

<sup>45</sup> O Estado do Espírito Santo... Grifos nossos.

<sup>46</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>47</sup> O Estado do Espírito Santo...

dos compromissos anteriores do poder central, uma vez que não sejam prejudicados direitos legitimamente constituídos;<sup>48</sup>

Quando tais assuntos, porém, interessarem a mais de um Estado deveriam resolver as diferenças da seguinte forma:

c) os cargos e serventias públicas bem como os contratos que for parte o Estado, a nação ou o município não serão considerados vantagens pessoais, para nenhum efeito. **Não há direitos adquiridos contra o interesse geral, contra o bem-estar e a felicidade da Pátria.** A lei definirá os casos restritos em que o interesse individual poderá preferir aos da comunhão;

d) em virtude desses princípios, ficarão a cargo dos Estados as responsabilidades tomadas pelo Governo Central em assuntos administrativos particulares a cada um deles ficando os mesmos Estados sub-rogados na efetividade das respectivas obrigações, embora o Poder Federal continue a ser o principal obrigado perante as partes.<sup>49</sup>

Sobre o Espírito Santo, era preciso:

1º) que [...] o Espírito Santo celebre um tratado “ad referendum” com o Estado amigo e patriótico de Minas Gerais, sujeito à aprovação dos respectivos congressos, regulando a matéria de suas comunicações por um lado geral de viação férrea assentado a priori, no qual se estipule a garantia de ambos os Estados às estradas em via de execução e às que de futuro se houver de construir;

2º) que é urgente dar ao serviço de instrução pública do Estado uma organização condigna dos progressos do século, e fundada nos seguintes princípios democráticos – abolição de todos os privilégios, igualdade de direitos a todos os cidadãos aos favores que o Estado deve conceder em matéria de instrução pública;

3º) que deve ser adotado um plano uniforme para as vias de rodagem de todo o Estado, e decretar leis tendentes a estimular e regular a iniciativa dos particulares para o melhoramento e conservação das vias públicas, de acordo com esse plano;

4º) que se deve promover a mais larga imigração para o Estado [...];

5º) que se deve atender ao desenvolvimento especial de cada município, dando vida às organizações municipais, fazendo passar para as municipalidades a administração exclusiva dos interesses locais, e provendo ao alargamento das rendas municipais.<sup>50</sup>

Em 9 de setembro de 1890, Afonso Cláudio transmitiu a presidência do Estado a Constante Gomes Sodré, engenheiro e fazendeiro pertencente a uma tradicional família oligárquica de São Matheus, “motivado pelo estado um tanto precário de sua saúde, comprometida pelas fadigas da administração, e carecer de repouso e tranqüilidade de espírito para seu completo restabelecimento.”<sup>51</sup> Em 3 de janeiro de 1891, Henrique Coutinho, 1º vice-presidente e membro efetivo do diretório do

<sup>48</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>49</sup> O Estado do Espírito Santo...grifos nossos.

<sup>50</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>51</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 10 set. 1890.

**Partido Republicano Construtor**, é nomeado pelo governo Deodoro da Fonseca, como novo presidente do Estado.

As eleições para a Constituinte Nacional em setembro de 1890, acirraram ainda mais os ânimos político-ideológicos no Espírito Santo entre as principais agremiações políticas no Estado àquela época, pois houve acusações mútuas de irregularidades, mas o **Partido Republicano Construtor** conseguiu preencher todas as cadeiras: Moniz Freire e Antonio Borges Athaide Júnior foram eleitos deputados gerais e Gil Diniz Goulart, José Cesário Monteiro de Barros e Domingos Vicente Gonçalves de Souza foram eleitos senadores.

O interessante a observar foi a aliança feita entre o PRC e o recém-fundado **Partido Operário**, agremiação que, inspirada por um partido homônimo surgido no Rio de Janeiro, pregava um amplo programa de inclusão dos trabalhadores através da fomentação de políticas de moradia, de educação, de justiça social, de um esboço de *reforma agrária* e de um amplo programa social com a criação de um programa trabalhista de auxílio ao desemprego, doenças, velhice, regulamentação da jornada de trabalho, remuneração salarial mais digna e a criação “de um tribunal composto por operários e industriais para julgar as questões que chamaríamos trabalhistas, evitando greves e outros distúrbios.”<sup>52</sup> Chegou a lançar um jornal, chamado **O Pharol**, e apresentou uma chapa às eleições de setembro de 1890, tendo por candidatos ao senado um torneiro-funileiro e um dentista e, à câmara federal, um ouvires-gravador, “deixando dois lugares vagos para candidatos de outros partidos que apoiassem o programa do PO.”<sup>53</sup>

Mas, seguindo orientação do **Partido Operário** carioca, decidiu apoiar candidatos de outros partidos cujo conteúdo doutrinário desse sustentação ao governo, fomentando uma aliança com o **Partido Republicano Construtor**. Porém, a vida do PO foi efêmera e tentativas operárias de formar um partido unificado, pois a própria dinâmica da *República Velha* impediu tentativas dos trabalhadores em formar partidos ou sindicatos aguerridos, pois as greves e manifestações eram tratadas como *casos de policia*, e a força era o meio utilizado pelas elites e pelo governo para apaziguar *a desordem e a balbúrdia* dos trabalhadores. Um bom exemplo foi o 1º

---

<sup>52</sup> SALETTTO, (no prelo), p.5-6.

<sup>53</sup> Ibid, p.6.

*Congresso Socialista Brasileiro*, realizado em 1º de julho de 1892, no Rio de Janeiro por operários de várias partes do Brasil, em sua maioria imigrantes, que decidiu pela criação do **Partido Socialista Brasileiro**. Porém, após a morte de França e Silva, em 1893, seu principal líder, o partido foi dissolvido, comprovando as afirmações de Friedrich Engels, um dos fundadores do pensamento socialista junto com Karl Marx, que, após receber de Karl Kautski, grande teórico marxista alemão, a notícia de sua fundação, afirmou que “movimentos como o brasileiro careciam de maior base social.”<sup>54</sup>

Para Saletto, a bancada capixaba na constituinte, apesar de seu tamanho reduzido, teve uma atuação de maior relevo que seu tamanho faria supor, pois

[...] graças sobretudo a Gil Goulart, que defendeu com eficiência os interesses do estado na discussão da reforma tributária e da legislação de terras, e a Moniz Freire, orador assíduo e parlamentar destemido na defesa do programa de seu partido.<sup>55</sup>

Orador de habilidade admirável e excelente político, a atuação parlamentar de Moniz Freire recebeu atenção especial da mídia jornalística de sua época. Soube como poucos impor suas idéias. Grande destaque na imprensa nacional teve um discurso de Moniz Freire proferido em 12 de janeiro de 1891 na Assembléia Constituinte Nacional, sobre liberdade administrativa dos Estados; sobre o sistema financeiro nacional e a emissão de papel moeda; sobre a liberdade de culto; sobre a exclusividade da administração dos cemitérios; sobre a expulsão ou não dos jesuítas do Brasil e sobre a extensão do direito de voto às mulheres.

Antes da mais nada, reclamou Moniz Freire, talvez como próprio aspecto do status terciário que o Espírito Santo gozava na política e na economia brasileira, a dificuldade que teve para proferir um discurso na Assembléia, pois apesar de

Obediente às prescrições da mesa e fiel às normas que ainda há pouco pelo órgão de seu chefe, ela traçou à esta discussão, pedindo a nossa colaboração para o cumprimento das disposições regimentais que nos obrigam a cingirmo-nos à matéria do debate, resistirei ao natural atrativo que não levaria a discorrer sobre os assuntos vencidos, acerca dos quais

---

<sup>54</sup> AQUINO, R. S. L. et alli. **Sociedade Brasileira**: uma Historia através dos movimentos sociais. Da crise do escravismo ao apogeu do neoliberalismo. 4ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2005. p.93

<sup>55</sup> SALETTO, (no prelo) p.7.

não foi possível manifestar-me, apesar de ter estado várias vezes vencido.<sup>56</sup>

Acerca do primeiro ponto, argumentou Moniz Freire que um dos princípios cardeais norteadores da organização de uma sociedade era que a síntese das normas políticas deveria normalizar, principalmente no caso brasileiro, a neutralidade do governo central nos assuntos dos Estados, cabendo aos membros da federação formular as políticas que melhor condissessem à sua realidade, tendo as intervenções federais apenas caráter corretivo e sanador em caso de contenda ou em caso de ameaça externa.

A seguir, Moniz Freire começa a discorrer sobre o Artigo 72 do projeto da Constituição Federal. Em primeiro lugar, faz críticas severas a seu conteúdo, pois o enxergava como uma obstrução à cidadania plena e cheio de incoerências, pois apesar de decretar a liberdade religiosa no Brasil e arrogar que o Estado seria neutro no que tange às questões religiosas, ele se afastava de tal princípio ao colocar

[...] o espírito revolucionário e as religiões que ainda professa a maioria de nossa população não como intérprete legítimo do consensus unânime, que aconselhava a posição de juiz imparcial na contenda, mas inspirando-se diretamente naquele espírito e criando restrições ao princípio em relação à religião católica e a todas as outras.<sup>57</sup>

Sendo católicos, protestantes e tantos outros cidadãos como outros quaisquer, e como tal sujeitos “aos mesmos deveres para gozar das mesmas regalias”<sup>58</sup>, deveriam eles ter o direito de possuírem seus próprios cemitérios, o que não se verificava, pois eles, de acordo com o §5º do referido artigo, teriam “o caráter secular e serão administrados pela autoridade municipal”<sup>59</sup>, sendo livre, entretanto, apenas a prática de culto. Assim

Senhores: é dever do Estado ter o cemitério secular mesmo pelo fato de que para o Estado todos os cidadãos são seculares [...]. Mas, qual o inconveniente de que as diversas seitas tenham os seus cemitérios, e que lá enterrem os seus mortos? Não há inconveniente algum.<sup>60</sup>

<sup>56</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 fev. 1891.

<sup>57</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>58</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>59</sup> BRASIL. Constituição (1891). **Constituição [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1998.

<sup>60</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 fev. 1891.

Outra crítica era dirigida ao disposto no §8º do mesmo artigo, que determinava: “continua excluída do país a Companhia dos Jesuítas e é proibida a fundação de novos conventos ou ordens monásticas.”<sup>61</sup> Mas, afirmando Moniz Freire que não era preciso aduzir argumentos profundos a tal injúria, “pois a condenação dessa disposição e a consciência de seu absurdo pairam no ânimo de todos nós”,<sup>62</sup> tal ponto polêmico foi suprimido, ficando em seu lugar que “a todos é lícito associarem-se e reunirem-se livremente e sem armas; não podendo intervir a polícia senão para manter a ordem pública.”<sup>63</sup>

Porém, a questão religiosa ainda era problemática no Brasil, pois se o Art. 70 excluía do direito ao voto as mulheres, os praças de pé, os mendigos e os analfabetos, determinava que também não eram eleitores

os religiosos de ordens monásticas, companhias, congregações ou comunidades de qualquer denominação, **sujeitas a voto de obediência, regra ou estatuto que importe a renúncia da liberdade individual.**<sup>64</sup>

Tal qual a liberdade espiritual que estava ausente no Art. 72 da Constituição Federal, o mesmo se verificava, na visão de Moniz Freire, em relação à liberdade industrial e à liberdade de profissão, temas tão corriqueiros dentro de uma sociedade liberal, ares que o Brasil aspirava. Sendo tais elementos os grandes baluartes temporais da era contemporânea e mecanismos fundamentais para o desenvolvimento econômico de qualquer nação, salientou Moniz que

Quando me refiro às indústrias [...], compreendo na minha expressão as profissões de toda a natureza; e neste ponto, para ser inteiramente lógico, inteiramente franco, devo dizer que aceito o princípio até suas extremas conseqüências, devendo sair desta casa, consignada na lei orgânica do país, a proscrição do próprio privilégio acadêmico, que ainda atua sobre o espírito público como preconceito fundamentalmente arraigado.<sup>65</sup>

Seria papel do Estado, para implantar um enérgico programa de bem-estar e de desenvolvimento econômico, aplicar a receita federal em áreas estratégicas da economia nacional, suprimindo as necessidades extraordinárias do empréstimo e não recorrendo à emissão aleatória de moeda. Mas não era isso que ocorria no Brasil recém-republicano, pois observou que a partir do momento em que

---

<sup>61</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>62</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>63</sup> BRASIL. Constituição (1891). **Constituição...**

<sup>64</sup> BRASIL. Constituição (1891). **Constituição ...** grifos nossos.

<sup>65</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 fev. 1891.

[...] o Estado lança papel moeda, entra no mercado do dinheiro como industrial, aumentando a massa dos valores com a estimativa do seu próprio crédito; e essa operação há de perturbar fatalmente as relações econômicas e financeiras da vida industrial, pois que as trocas não terão mais por base o seu instrumento natural, nem títulos que o representem imediatamente.<sup>66</sup>

Podemos inferir que a fala de Moniz Freire fez enérgica crítica ao fracasso da política financeira àquela época formulada pelo já ex-ministro da Fazenda de Deodoro da Fonseca, Rui Babosa, que, em 17 de janeiro de 1890, formulara um plano de reestruturação econômica do país visando modernizar a economia nacional através de um enérgico plano de industrialização e incentivo comercial. Buscava-se aumentar a circulação monetária interna mediante emissão de moeda, pois, com o fim do escravismo e com a imigração, ocorreu significativo aumento do número de trabalhadores assalariados, demandando, em última instância, elevação da liquidez interna nacional. Demais, advogava o egrégio jurista, que o crescimento industrial seria a melhor forma de modernizar a economia nacional, urgindo maior concessão de créditos para o emergente setor, que já experimentava um tímido estímulo através das indústrias de bens de consumo não-duráveis, notoriamente a alimentícia e a têxtil.<sup>67</sup>

O Brasil, inicialmente, foi dividido em três zonas geográficas emissionistas (Porto Alegre, Salvador e Rio de Janeiro), ampliadas posteriormente para quatro com a inclusão de São Paulo, provando a força de sua burguesia no que tangia à política econômica nacional da época. Os bancos emissores incrementariam o meio circulante nacional tendo como lastro não libras-ouro, mas sim títulos da dívida pública, trocados por papel-moeda, que deveriam ser aplicados no financiamento da atividade industrial e no incremento do comércio. Inúmeras sociedades anônimas foram criadas. Para Paulo Sandroni

Com créditos, garantias oficiais e um ambiente psicológico favorável, a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro entrou em intensa atividade e a política do ministro foi popularmente identificada com o encilhamento de cavalos logo antes da largada na pista dos hipódromos, quando a atividade dos apostadores se tornava frenética. As ações em alta rápida e constante faziam a fortuna de uma infinidade de especuladores.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>67</sup> Sobre o assunto ver. FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 12ª ed. São Paulo: Nacional, 1976.

<sup>68</sup> SANDRONI, P. **Novíssimo dicionário de economia**. 12º ed. São Paulo: Best Seller ed., 2003. p.205.

A especulação na Bolsa de Valores tornou-se um fim em si mesmo. Como a União não tinha instrumentos eficazes de controle e de fiscalização, cresceu a inflação e inúmeras falências ocorreram. Sem apoio e desgastado, visto que sua política industrial feria os anseios da elite agrário-exportadora, que não era beneficiada pelo programa, em janeiro de 1891, Rui Barbosa renunciou ao cargo de ministro da Fazenda. Ademais, o fracasso da política liberal de Barbosa, na visão de Francisco de Oliveira, deu-se pelo fato da citada autoridade econômica não ter considerado a inexistência de uma ligação financeira plena entre as emergentes condições “liberais” da economia, balizadas pelo trabalho assalariado e pela atividade capitalista industrial, com as já antigas instituições realizadoras da produção agrário-exportadora, ou seja, a intermediação comercial e financeira externa, determinantes da “vocação agrária” brasileira.<sup>69</sup>

Voltando ao discurso de Moniz Freire, o último ponto a ser destacado foi seu posicionamento sobre o voto feminino. Para Moniz, o homem, com sua superioridade de caráter, voltado principalmente às labutas da vida ativa, seria o único verdadeiramente apto ao voto. Já as mulheres deveriam se prender aos aspectos domésticos da vida cotidiana. Deveriam elas se abster de questões relacionadas à política e à sociedade, pois seu *destino biológico*<sup>70</sup>, e, principalmente, sua superioridade elementar de afetos, teria unicamente no lar o seu destino, cuidando da educação dos filhos. Refletindo uma visão de mundo de sua época, explanou Moniz que ao se estender o direito de voto às mulheres, “essa aspiração [...] me afigura imoral e anárquica, porque, no dia em que a convertêssemos em lei pelo voto do Congresso, teríamos decretado a dissolução da família brasileira”.<sup>71</sup>

Ademais

Confundir esses princípios seria desorganizar a família e a sociedade, porque é exatamente pela sua condição doméstica, ao abrigo da necessidade de exercer ativamente as qualidades práticas de caráter, que a natureza moral da mulher pôde desenvolver-se através de todas as civilizações, e, se imaginasse um instante na vida da humanidade em que essa organização da vida social se interrompesse, degradaríamos passo a passo para as espécies animais inferiores, a começar pela dissolução da

<sup>69</sup> OLIVEIRA, F. d. A emergência do modo de produção de mercadorias: uma interpretação teórica da economia da República Velha no Brasil. In: FAUSTO, B. (org). **O Brasil Republicano**: Estrutura de poder e economia (1889-1930). Tomo III. Rio de Janeiro: Difel, 1978.

<sup>70</sup> NADER, M. B. **Mulher**: do destino biológico ao destino social. 2ª ed. Vitória: Edufes, 2001.

<sup>71</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 fev. 1891.

família que assenta essencialmente sobre esse belíssimo fundamento – a **influência moral exercida pelo sexo feminino**.<sup>72</sup>

E concluiu Moniz Freire que

Não devemos emprestar às mulheres aptidões que elas não têm; a mulher revelou-se sempre balda de qualidades práticas, ao passo que brilhou sempre pelos atributos morais. Querer dar-lhe funções, das quais sua natureza ela sempre esteve afastada, é pretender corrigir à obra da natureza humana.<sup>73</sup>

Sobre a fala de Moniz Freire, o jornal carioca **O Jornal do Brasil**, salientou que ele “sabidamente” percebeu que, sendo a extensão do direito de voto às mulheres uma atitude de inspiração anárquica e dissolutiva da família brasileira, prova que

Realmente quando observamos o singular contraste dos homens reputados pela opinião como invulneráveis compêndios de educação social e política, cometerem todos os dias atos que importam em absoluta negação de tal conceito, é para considerar grande extravagância a sustentar-se que à mulher devem ser concedidos os mesmos direitos políticos de que goza o sexo oposto.

Desviar a mulher de sua elevada missão apostólica no lar doméstico, infiltrar no cérebro, **naturalmente fraco das filhas de Eva**, essas idéias subversivas da paz, e da felicidade da família, é, como disse o jovem e ilustre representante do Espírito Santo, decretar a dissolução da família brasileira.<sup>74</sup>

Porém, o posicionamento de Moniz Freire sobre a extensão do direito de voto às mulheres nada mais foi do que uma “visão de mundo”<sup>75</sup> de sua época sobre o sexo feminino. Mesmo que no final do século XIX, as idéias liberais fossem extremamente comuns, a sociedade brasileira entendia a família como uma instituição sagrada, e caberia às mulheres permanecer em seu espaço doméstico, cuidando da educação dos filhos e zelando pela harmonia doméstica. Para Maria Beatriz Nader, a sociedade daquela época, calcada em valores positivistas, acreditava que a família era uma instituição hierárquica, cuja missão era preparar os cidadãos para a pátria. Mesmo que a autonomia da mulher fosse relativamente maior em relação a tempos passados, a sociedade entendia que as mulheres deveriam localizar-se à margem das decisões políticas e econômicas de sua época, pois acreditava-se que elas não deveriam

<sup>72</sup> O Estado do Espírito Santo... Grifos nossos.

<sup>73</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>74</sup> Jornal do Brasil 1891, Apud O Estado do Espírito Santo, Vitória, 30 jan. 1891. Grifos nossos.

<sup>75</sup> “Visão de mundo” é compreendida por nós, para fins específicos, como “idéias ou crenças (verdadeiras ou falsas) que simbolizam as condições e experiências de vida de um grupo ou classe específico, socialmente significativo.” EAGLETON, T. **Ideologia**. São Paulo: Boitempo, 1997. p.39.

[...] se envolver com atividades políticas e profissionais, dedicando-se somente à procriação e à educação dos filhos. [...] propunham que as mulheres passassem a freqüentar uma educação capaz de prepará-las [...] mas também para dar sustentação e apoio ao marido, que trabalhava fora do espaço doméstico [...].<sup>76</sup>

Por fim, rezava a Constituição de 1891 que ao Congresso caberia a legislação sobre o orçamento, sobre os impostos, a elaboração de leis ordinárias e o controle sobre as Forças Armadas. Os juizes do Supremo Tribunal seriam indicados pela presidência e seus cargos seriam vitalícios. Os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário eram separados, embora o primeiro tivesse mais força que os outros. O presidente poderia decretar *estado de sítio* quando a ordem republicana fosse posta em xeque, podendo ainda punir com o desterro os responsáveis por determinados crimes, além da atribuição exclusiva de designar e destituir ministros junto ao Congresso e ao Supremo. Por fim, o caráter federalista da Constituição determinava que os Estados poderiam ter Constituições próprias, suas forças de segurança pública, seus códigos judiciais e seus códigos eleitorais, além do direito de contrair empréstimos no exterior e decretar impostos sobre a exportação.<sup>77</sup>

Aprovada a Constituição, eleições indiretas deveriam, por uma última vez, indicar o sucessor do Marechal Deodoro da Fonseca. Mas a oposição, principalmente a paulista, temendo que as atitudes políticas centralizadoras do Marechal levassem o Brasil a um governo ditatorial, iniciou a articulação da candidatura de Prudente de Moraes (presidente do Senado pelo **Partido Republicano Paulista**) à presidência, seguido pelo Marechal Floriano Peixoto a vice. Num só golpe, a “articulação pretendia canalizar [...] a forte bancada paulista e parte do exército”.<sup>78</sup> Apesar de enfraquecido, Deodoro lança sua candidatura, tendo por vice o Almirante Wandenkolk, nome lembrado por ele para prestigiar a marinha e abarcar uma quantidade maior de aliados.<sup>79</sup>

Deodoro da Fonseca elegeu-se com pequena margem de votos. Mas o Congresso escolheu o Marechal Floriano Peixoto a vice-presidência. Sobre a instabilidade política dos primeiros anos da *República Velha*, Souza nos conta que

---

<sup>76</sup> NADER, 2001, p.96.

<sup>77</sup> AQUINO, 2005.

<sup>78</sup> SOUZA, M. d. C. C. d. O processo político partidário na Primeira República In: MOTTA, C. C. (org). **Brasil em perspectiva**. São Paulo: Difel, 1971. p.171.

<sup>79</sup> Ibid.

Sob os conselhos do Barão de Lucena, figura dominante no governo, iniciaram-se as reviravoltas das políticas estaduais, os componentes do grupo oposicionista, por ocasião da eleição constitucional de Deodoro, foram afastados da cúpula política de seus estados ou então mantidos na mesma situação de ostracismo.<sup>80</sup>

Sobre o posicionamento da bancada capixaba, assim descreve Saletto:

Na medida em que as relações entre Deodoro e a Constituinte evoluíram para o conflito, Moniz foi se posicionando em defesa da autonomia do legislativo, em oposição ao Marechal [Deodoro] e se aproximando da maioria paulista. Aprovada a Constituição, [...] Moniz convenceu toda a bancada, salvo a Ataíde Jr., ligado ao Marechal, a votar em Prudente, enfrentado as ameaças de golpe.<sup>81</sup>

Eleito, Deodoro da Fonseca destituiu os presidentes de Estado que não o apoiavam, nomeando outros logo em seguida. No Espírito Santo Henrique Coutinho, vice de Afonso Cláudio, foi deposto, ascendendo ao comando do Espírito Santo a **União Republicana Espírito-Santense** com a nomeação de Antonio Aguirre. O novo governo substituiu os governos municipais da situação e indicou seus aliados, recolocando, logo em seguida, Joaquim Lírio na presidência da Câmara de Vitória, responsável pela apuração das eleições. O novo governo adiou as eleições para a Constituinte estadual. Esta, três meses depois de instalada, elegeu para a presidência do Estado o antigo monarquista, Barão de Monjardim, eleito pela **União Republicana Espírito-Santense**, em julho de 1891. Porém, seu governo durou pouco e em seu lugar assumiu novamente Aguirre.<sup>82</sup>

Pressionado, em 3 de novembro de 1891 Deodoro da Fonseca decretou *estado de sítio* na Capital e em Niterói e dissolveu o Congresso. O golpe foi apoiado por todos os presidentes de Estado, com exceção do Pará e do Rio Grande do Sul. Comandada pelos paulistas, a oposição reage e as forças armadas se dividiram. A oposição civil e militar (incluindo Floriano Peixoto) se dispôs à luta armada, que a Marinha chegou a iniciar. Acuado e sem apoio, Deodoro renunciou em 23 de novembro de 1891 assumindo, a presidência, seu vice, Floriano Peixoto.

É possível inferir que a principal causa da queda de Deodoro foi seu desejo de ter um executivo forte e unificado – o menos descentralizado possível. Sua perspectiva “unionista” calcava-se num estratagema de reduzir à metade o número de

<sup>80</sup> Ibid, p.172.

<sup>81</sup> SALETTO, (no prelo), p.7.

<sup>82</sup> Ibid.

deputados do Congresso Federal, além de desejar instituir nos Estados uma representação no Congresso igualitária. Unidade administrativa e igualdade de representação eram normas que os Estados hegemônicos não aceitariam – principalmente Minas e São Paulo. Assim como Deodoro, Aguirre é deposto e uma Junta Governativa é formada para gerir o Espírito Santo, composta por Graciano Neves, Galdino Loreto e Henrique de Gouvêa

Logo a Junta dissolveu a Constituinte Estadual e convocou eleições para substituí-la. O novo Congresso Constituinte aprovou a Constituição do Estado e elegeu indiretamente um novo governador: Moniz Freire (1892-1896). Freire assumiu a presidência em 3 de maio de 1892,<sup>83</sup> tendo o respaldo das forças políticas que ascenderam ao poder estadual após a destituição de Deodoro da Fonseca, reunidas no Partido Republicano Construtor, além de Graciano Neves e Galdino Loreto como 1º e 2º vice-presidentes,<sup>84</sup> terminando, assim, com a fase de instabilidade política que marcou os primeiros anos da República no Espírito Santo.

No dia da posse, Moniz Freire disse que seu discurso visava discorrer sobre duas considerações capitais: a primeira, poder dar ao primeiro governo regular do Espírito Santo um chefe que fosse filho seu e a segunda ponderar o esforço que o **Partido Republicano Construtor**, dentro de sua plataforma política, teria para firmar seu compromisso, ou seja, de pôr em prática um programa de modernização para o estado. Porém,

Nós somos entretanto ainda um Estado fraco, onde esse sentimento edificante precisa de ser cultivado com escrúpulo; de modo que não toque, nem aos exageros sombrios das civilizações primitivas, onde o hóspede é sempre suspeitado, **nem ao requintado absenteísmo que gera a idolatria pelo o que é de fora, e conclua pela abdicação da própria dignidade.**<sup>85</sup>

Assim, sua missão e a dos capixabas em geral seria fundar

[...] um Estado na plena posse de si mesmo, em que o patriotismo assente no verdadeiro amor social, e não exclusivamente na condição material do nascimento; um Estado que honre e estimule os seus homens públicos [...].<sup>86</sup>

<sup>83</sup> BITTENCOURT, G. **A formação econômica do Espírito Santo**: o roteiro da industrialização. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

<sup>84</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 mai. 1892.

<sup>85</sup> O Estado do Espírito Santo... Grifos nossos.

<sup>86</sup> O Estado do Espírito Santo...

Pois

Esses elementos, que de onde vierem, são patrimônio nosso assimilá-los; deve ser a nossa tarefa.

O que degrada na ordem humana é a tutela, mas a tutela de qualquer forma que seja exercida.

O problema moral do nosso desenvolvimento depende de uma compreensão clara da nossa verdadeira situação nesse particular.<sup>87</sup>

Era necessário que os capixabas tivessem orgulho sempre que um filho nato do Espírito Santo estivesse no comando da mais elevada missão interna, como, por exemplo, na presidência do Estado, pois, para Moniz Freire,

Essa é a parte das concessões que a nossa honra social impõe. Assinalando-a eu devo dizer entretanto que em tal assunto nunca tivemos norte, e é por isso que os espíritos mais enérgicos dentre os nossos conterrâneos têm tocado muitas vezes ao exclusivismo elementar do amor do solo natal.<sup>88</sup>

E

É contra essa baixa que nós precisamos para sempre formar colunas. A dignidade do Estado e o progresso de nossa moral política, exigem que nos reabilitemos desse passado, mostrando-nos capazes de governar-nos com os próprios elementos da nossa política interna. Esse é o verdadeiro problema da nossa autonomia moral, que nada tem de comum com a mal entendida tendência de espezinhar concurso e valoroso dos que não tendo aqui o berço vêm entretanto identificar-se conosco em todos os nossos destinos.<sup>89</sup>

Para Moniz Freire, contando o Espírito Santo, àquela época com cerca de 200 mil habitantes, era necessário que o Estado se aproveitasse das vantagens que o regime surgido em 1889 pudesse propiciar, pois não haveria em outro Estado da federação, um local com tamanha riqueza calculada a partir das estatísticas de produção. Sendo os capixabas um povo laborioso, era inaceitável para Moniz que,

[...] possuindo elementos inesgotáveis de riqueza e uma cultura sem par nos lucros que deixa, **sendo o 8º ou 9º Estado da União em rendas públicas; para vergonha nossa o Espírito Santo ocupa ainda aos olhos do Brasil inteiro [...] [a posição de] um Estado de 4º classe.** Talhado para viver o grande e próspero entre os primeiros, nós vegetamos sensivelmente entre os últimos, ao menos no conceito geral da nação.

Os motivos dessa situação contraditória que há muito [...] eu tenho assinalado e discutido na imprensa, **nós temos a riqueza agrícola esparsa na pequena propriedade,** força poderosa quando concentrados os seus elementos, mas insignificante quando dispersos como nós a temos.

<sup>87</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>88</sup> O Estado do Espírito Santo...

<sup>89</sup> O Estado do Espírito Santo...

É que preciso produzamos a riqueza geradora, a riqueza concentradora, a riqueza que colige todos os outros elementos de riqueza e os distribui por todo o organismo. **Sabeis que [...] refiro-me à riqueza comercial e à outra que dela emerge o capital.**<sup>90</sup>

Assim, era preciso uma política urgente para a reconstrução econômica e política do Espírito Santo, pois, se ela **“houvesse começado há vinte anos passados, o Espírito Santo já seria uma estrela de primeira grandeza na constelação em que São Paulo é o alfa.”**<sup>91</sup>

Aumentar a produção interna com a utilização massiva do imigrante, valorizar a pequena propriedade e melhorar a infra-estrutura interna com a construção de ferrovias e de novas estradas de rodagem, eis os principais baluartes do projeto concebido por Moniz Freire e seus partidários para o Espírito Santo!

Dizendo que faria o possível para levar adiante sua plataforma político-partidária e que com grado, aceitaria críticas e censura quando seus censores agissem de boa fé, era preciso, porém, que sua gestão não deixasse o Espírito Santo exposto

[...] à jiga-joga dos concessionários especuladores; que o governo tenha um programa seu nesses assuntos para não ficar à mercê do quanto explorador apareça tecendo vastos projetos. O chefe neste Estado deve a priori saber traçar no mapa do Estado a rede arterial das suas comunicações principais; aproveitar, enquanto a situação não se complica, para resolver esse problema, tendo em vista a grande necessidade econômica, base de todo o Estado.<sup>92</sup>

Assumida a presidência do Espírito Santo, em 11 de maio, Moniz Freire afirmou na sessão de início dos trabalhos do Congresso capixaba, que havia a necessidade, para que seu programa de governo tornar-se viável, de se organizar o mais rápido possível as finanças do Estado com a criação de um sistema financeiro seu, para não dependermos mais das prerrogativas federais regulamentadas pelo artigo 4º das disposições transitórias da Constituição de 1891,<sup>93</sup> pois a receita capixaba, naquelas condições, mal servia para cobrir o custeio dos serviços públicos e o pagamento do funcionalismo, pois o Espírito Santo

<sup>90</sup> O Estado do Espírito Santo... grifos nossos.

<sup>91</sup> O Estado do Espírito Santo.... grifos nossos.

<sup>92</sup> O Estado do Espírito Santo....

<sup>93</sup> “Enquanto os Estados se ocuparem em regularizar as despesas, durante o período de organização dos seus serviços, o Governo federal abrir-lhes-á para esse fim créditos especiais, segundo as condições estabelecidas por lei.”

[...] o mesmo orçamento da antiga província, tornado apenas espetaculoso pela criação dos secretariados, em que toda a administração amalgamou-se, a ponto de sobrepuarem-se ramos de serviços [...], com a diferença porém de que, ao tempo da antiga província, fazia-se melhor tudo aquilo, pelo dispêndio de menos da metade do que foi orçada a receita pública.<sup>94</sup>

Assim, urgia a necessidade de se votar uma lei orçamentária que correspondesse à nova realidade, pois almejando o Espírito Santo ares de modernidade, era necessário que a busca à “primeira grandeza”, passasse pela modernização do Estado, e, para tanto, capitais e empenho político eram premissas para que o programa de governo de Moniz Freire para o Espírito Santo se tornasse realidade. A nova conjuntura econômica foi fundamental para o reaparelhamento do Estado. De 1892 a 1896, a receita estadual vivenciou significativos superávits, graças sobretudo, à economia cafeeira, permitindo ao novo presidente delimitar melhor as políticas estruturais a serem desenvolvidas, principalmente a construção de ferrovias, as obras de melhoramento urbano de Vitória e a imigração, três peças-chaves do programa de Moniz. A tabela 1 demonstra a arrecadação total do Estado entre 1892 e 1896 e a receita gerada pelo café em porcentagem em relação ao montante arrecadado no mesmo período.

**TABELA 1**  
**CAFÉ E A RENDA ESTADUAL EM PORCENTAGEM ENTRE 1892 E 1896**

<b>Ano</b>	<b>Receita gerada pelo café (% em relação à receita total)</b>	<b>Valor Oficial Total</b>
1892	52,00	15.271:510\$700
1893	90,99	27.418:375\$284
1894	76,00	28.562:625\$116
1895	80,00	31.527:477\$189
1896	76,00	24.842:217\$813

Fonte: Bittencourt, 2006.

Uma das primeiras metas administrativas de Moniz Freire foi reorganizar o sistema de ensino do Espírito Santo. A nova ordem surgida após 1889 exigia a instrução da população, para que ela, dentro da ordem republicana, pudesse ter conscientização política e exigir as melhorias necessárias para o desenvolvimento do Espírito Santo e do Brasil, já que a questão da alfabetização popular foi um tema que gerou inúmeros debates no limiar da República. A alfabetização, ademais, aumentaria a

<sup>94</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 13 mai. 1892.

participação popular na vida política brasileira, criando um novo viés para o desenvolvimento político brasileiro, em que o povo alfabetizado, através do pensamento crítico, participaria ativamente das questões que tivessem relevância para o desenvolvimento da nação, dentro do projeto republicano. Mas a República brasileira se desenvolveu com a população analfabeta e *bestializada*...

Porém, a Constituição Republicana de 24 de fevereiro de 1891 prosseguiu com as normas educativas do Ato Adicional de 1834, ao transferir a instrução primária aos Estados, ficando estes, livres para organizarem seus sistemas de ensino geral, cabendo à União criar, mas não privativamente, a educação secundária – a chamada Educação Normal - e superior nos Estados e prover a instrução no Distrito Federal. Assim, surgiu uma *dualidade de sistemas*, pois

[...] a educação brasileira se repartia em esferas independentes em estruturas independentes e com reduzidos pontos de contato e de relacionamento efetivo: a *federal*, preocupada basicamente com a formação das elites e constituída sobretudo por estabelecimentos de ensino superior [...] e secundário; e as *estaduais* (diversas e separadas por sua vez uma das outras), com possibilidades legais de instituir escolas de todos os graus e tipos, mas, na realidade, por força dos limitados recursos econômicos de que em geral dispunham, especializando-se na manutenção da educação das camadas populares.<sup>95</sup>

Foi através do Decreto estadual n.º2, de 4 de junho de 1892, que Moniz Freire pôde organizar o sistema de ensino primário do Espírito Santo, podendo a influência do decreto ser estendido, incidentalmente, até às instituições de ensino superior, e, além de transformar a educação primária do Estado uma extensão da *educação positiva*,<sup>96</sup> Moniz ia além: ele almejava, se beneficiando das prerrogativas da Constituição de 1891, já que Estados e iniciativa privada poderiam atuar em parceria com a União no que se refere à educação normal, criar uma instituição de ensino para desenvolver a carreira do magistério no Estado, visto que, desde o período imperial, a educação capixaba carecia de gente qualificada.

<sup>95</sup> GONÇALVES ANTUNHA, H. C. A educação brasileira no período republicano. In: BREJON, M. (org). **Estrutura e funcionamento do ensino de 1º e 2º graus**. 13º ed. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1981. p.63-64.

<sup>96</sup> Para Augusto Conte, pai da “Filosofia Positiva”, a disciplina e o respeito à hierarquia eram imprescindíveis para a evolução da humanidade, transformando a moral em instrumento de obediência e sujeição a ordem a ser instituída em cima dos ideais positivistas. Daí a importância da educação, vista como instrumento de convívio social e mecanismo de socialização do indivíduo através de sua sujeição aos preceitos vindos dos governantes. SIMON, M. C. O positivismo de Conte. In: RESENDE, A. (org) **Curso de Filosofia**: para professores e alunos de segundo grau e de graduação. 9ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

De acordo com Moniz Freire, o decreto n.º4 determinou que as escolas primárias deveriam professar

[...] além da leitura, dos exercícios de caligrafia, o cultivo racional da inteligência infantil por meio das lições intuitivas dadas sem afetação nem esforço, noções fundamentais sobre todas as ordens de fenômenos, desde os do número, da extensão e do movimento, até os fenômenos morais, partindo sempre do empírico para o abstrato até que se possa fazer perceber a lei, e [,] além disso [,] demorarão em estudos práticos e descritivos de aritmética, da geografia, de história natural, de moral social, de História da pátria, na apreciação da função geral da álgebra e da geometria, no estudo do mecanismo da nossa língua, e em diversos exercícios de observação prática, que deverão ser acompanhados de visitas as fábricas, usinas e outros estabelecimentos industriais.<sup>97</sup>

Para o exercício do magistério, era necessário que as Escolas Normais do Estado tivessem professores devidamente titulados e concursados. As escolas normais, além de terem laboratórios e salas específicas de Física, de Química, de Biologia e de Ciências Naturais, deveriam privilegiar os seguintes princípios educativos:

[...] o estudo da língua e da literatura nacional; o da língua francesa, como instrumento necessário de todas as aquisições intelectuais; o de ciências abstratas – matemáticas, abrangendo noções gerais de geometria e de mecânica celeste, física, química e biologia, e o de ciências descritivas – geografia, história universal e História Natural. Há além disso duas cadeiras de síntese – uma de ciências, complementando o curso abstrato pela Sociologia e pela Moral, e apreciando todo o conjunto científico sob o aspecto da unidade de método e de doutrina, a outra de Pedagogia, destinada a aplicar o material científico à função educativa.<sup>98</sup>

O principal objetivo da reforma do ensino proposta por Moniz Freire era que as Escolas Normais formassem, pelo menos, em um terço de seus quadros, gente apta ao exercício do magistério em ambos os sexos, no Estado – e não só de mulheres como de praxe -, mesmo que, inicialmente, tivesse que contratar gente habilitada e qualificada em outros Estados para levar a cabo a reforma. O restante dos formados deveriam ser os futuros intelectuais a ocuparem os postos-chaves do Estado – principalmente aqueles do Poder Público, ao se transformarem em uma classe de funcionários públicos devidamente culta e intelectualizada, capaz de ajudar na gerência do Estado com a competência e afinco necessários para o viés que despontou no Brasil com o fim da monarquia.

<sup>97</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896.** Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896. p.123-124.

<sup>98</sup> Ibid, p.124.

Sobre o perfil da população capixaba e sua perspectiva em relação ao futuro profissional e ao ensino, assim Moniz se manifestou:

Entre nós, porém, há mais uma triste singularidade a notar, e é que a nossa mocidade masculina, em regra, longe de ser estimulada pelo meio social a cultivar o espírito, mal faz as primeiras letras, **já sonha com o emprego público**, e se impacienta de estar submetida ao tirocínio escolar. População quase toda pobre, educada ainda nos moldes estreitos de uma sociedade atrasada como era a nossa, os pais de família, em sua maioria, não procuraram contrariar essa despreocupação lamentável, ou até concorrerem para acentuá-la, fazendo prevalecer os instintos práticos sobre a satisfação moral e aperfeiçoar a educação de seus filhos.<sup>99</sup>

Assim, era imperativo que

[...] contra essa tendência funesta que os poderes públicos devem se armar, porque ela é uma causa de decadência; e um dos meios de vencê-la é não facilitar as admissões aos cargos públicos antes da maioridade, e exigir mais tarde, como já disse, a prova da habilitação escolar.<sup>100</sup>

Moniz ainda criou um piso específico para o professorado normalista, além de determinar a dispensa dos então professores primários na medida em que novos profissionais fossem contratados, salvo aqueles que contassem com mais de 20 anos de serviço por ocasião da reforma.

Em 16 de julho de 1892, ocorreu uma sessão solene no Congresso Legislativo visando a instalação das Escolas Normais, que deveriam substituir, no que se refere às instituições de ensino no Espírito Santo, ao Colégio Nossa Senhora da Penha e ao Ateneu Provincial. O primeiro diretor das Escolas Normais foi Henrique Alves de Cerqueira Lima. O educandário, onde hoje funciona a escola estadual Maria Ortiz, atrás do Palácio Anchieta, recebeu atenção especial durante a primeira presidência de Moniz Freire, pois

Tratou o governo de aparelhar o educandário com primoroso material para o ensino científico, - o Gabinete Experimental, conforme a Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, a 16 de setembro de 1893. Tudo importado da França. Nós o apreciamos, em nosso magistério ali, de 1918 a 1936.<sup>101</sup>

Assim, Moniz Freire dava o primeiro passo para levar adiante sua plataforma de governo. O próximo ensaio seria incrementar a população do Espírito Santo através

<sup>99</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.127-128.

<sup>100</sup> Ibid, p.127-128.

<sup>101</sup> NOVAES, M. S. d. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, S/A. p.330.

da imigração – principalmente italiana -, com o objetivo de prover o Estado com a mão-de-obra necessária para seu desenvolvimento econômico e social, coisa que será por nós discutida no próximo capítulo.



Fotografia 2 - Imagem de 1910 da Escola Normal. Atual Colégio Maria Ortiz. APEES.

### 3 A IMIGRAÇÃO ITALIANA E O GOVERNO MONIZ FREIRE

*Se a história, não obstante, para a qual nos arrasta assim uma atração quase universalmente sentida, só tivesse isso para se justificar, se fosse apenas, em suma, um amável passatempo, como bridge ou a pesca, valeria a pena todo o esforço que fazemos para escrevê-la?*

**Marc Bloch**

#### 3.1 OS PRIMÓRDIOS DA IMIGRAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO

A vinda de Dom João VI e de sua corte celebrou uma nova fase na História do Brasil. Junto com a introdução de todo um aparato burocrático, inédito, na então capital da colônia – Rio de Janeiro – novas instituições políticas e culturais foram criadas com o objetivo de, grosso modo, prover cargos públicos aos burocratas portugueses aqui chegados e de dinamizar a nova ordem estabelecida: o Branco do Brasil, a Imprensa Régia, o Real Horto, o Museu Real etc. Numa outra vertente, Dom João esboça um “tímido” programa de imigração. No Espírito Santo, a mesma, teve início quando a monarquia criou uma colônia de açorianos em Viana, com cerca de 50 casais, próxima à capital da então província, Vitória. Porém, Nara Saletto alerta que

Os colonos faziam parte de um grupo vindo dos Açores por iniciativa do governo de D. João e distribuído entre as diversas capitanias. Foi um fato isolado, de dimensão reduzida: eram 50 famílias [...].<sup>1</sup>

Depois dos açorianos, chegaram também imigrantes oriundos das Canárias – destinados inicialmente a Montevideu. A seguir, a imigração de estrangeiros passa por um período de interrupção, sendo retomada apenas em fins da primeira metade do século XIX<sup>2</sup>, direcionada à criação de colônias nos chamados “vazios demográficos” e em áreas até então pouco exploradas economicamente.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> SALETTO, N. **Trabalhadores nacionais e imigrantes no mercado de trabalho do Espírito Santo (1888-1930)**. Vitória: Edufes, 1996. p.131.

<sup>2</sup> CASTIGLIONI, A. H. Imigração san-marinense no Estado do Espírito Santo. IN; REGINATO, M. (org). **De San marino ao Espírito Santo: fotografia de uma imigração**. Vitória: Edufes, 2004. p.165.

<sup>3</sup> A idéia dos “vazios demográficos” é relativa, pois grande parte das terras colonizadas e tidas como não povoadas eram, na verdade, pertencentes a índios botocudos, principalmente aquelas localizadas na bacia do Rio Doce. Calcado na “guerra justa”, D. João VI inicia uma verdadeira batalha contra eles, também vitimando puris, que, assim como os primeiros, também eram tapuias. A “guerra” foi oficialmente suspensa em outubro de 1831, mas em 1832 mais de 140 índios são chacinados em São Matheus. Para ver mais: MOREIRA, V. M. L. A produção histórica dos “vazios demográficos”: guerras e chacinas no Vale do Rio Doce (1880-1830). **Revista do Departamento de História da Ufes**, Vitória, n.9, EDUFES, 2001.

Ademais, medidas abolicionistas “aceleraram” a transição do trabalho escravo para o livre. Em 1850, a **Lei Eusébio de Queiroz** proibiu o tráfico de escravos. Já a **Lei do Ventre Livre**, promulgada em 28 de setembro de 1871, declarava livres todos os filhos de mães escravas que nascessem a partir daquele marco. A **Lei dos Sexagenários** de 1885 declarou libertos os escravos acima de 60 anos. Finalmente, a **Lei Áurea**, assinada em 13 de maio de 1888 pela Princesa Isabel, pôs fim à escravidão no Brasil. Como consequência, o governo central e os provinciais adotaram estratégias diversas objetivando atrair europeus para suprir a carência de mão-de-obra exigida pelas atividades agrícolas.

Iniciada a política imigratória através da criação de núcleos colônias formados pela pequena propriedade, levas de imigrantes começaram a chegar. Nas primeiras décadas predominaram os alemães, acompanhados de algumas centenas de suíços de língua alemã, holandeses, e, em menor número, luxemburgueses e belgas, que aqui se juntaram aos alemães. Entre estes últimos o contingente mais numeroso foi o dos pomerânios.<sup>4</sup>

Porém, a Alemanha, unificada em 1871, vivenciava os efeitos da *Revolução Industrial*, que sofreu grande impulso após a introdução de novas técnicas produtivas e da mecanização. No campo, maquinários poupavam mão-de-obra, transformando radicalmente uma estrutura camponesa arcaica e provocando êxodo rural. Nas cidades inchadas, muitos não encontravam ocupação, formando um grande contingente de marginalizados que serviam de mão-de-obra barata à crescente indústria. A população em muito aumentava, pois o crescimento da riqueza, a melhoria da alimentação e a descoberta de novas drogas melhoravam qualitativamente a vida das pessoas. A imigração foi incentivada como válvula de controle populacional e como meio para evitar um caos social profundo. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre 1824 e 1899 mais de 78 mil alemães emigraram para o Brasil, conforme dados da Tabela 2.

Em 1847, foi criada no Espírito Santo a **Colônia de Santa Isabel**, marcando o início desta nova fase. Eram, inicialmente, 163 imigrantes alemães, provenientes do Hunsrück e do Hesse, região central do Reno, que receberam terras com 20 braças de frente e 600 de fundo, além de sustento para seis meses, medicamentos, gado e

---

<sup>4</sup> SALETTO, 1996.

instrumentos agrícolas, sendo os colonos obrigados por contrato a restituírem em 4 anos as despesas, não podendo sair da localidade sem licença e antes da quitação dos débitos.<sup>5</sup> Em 1858, ela já contava com 278 colonos e, em 1860, já tinha 628 habitantes: 410 alemães (maioria prussianos), 184 brasileiros, 8 suíços, 2 franceses, 24 sardenhos (piemonteses).<sup>6</sup>

**TABELA 2**  
**A IMIGRAÇÃO ALEMÃ PARA O BRASIL ENTRE 1824 E 1899**

<b>Décadas</b>	<b>Contingente</b>
1824-1847	8.176
1848-1872	19.523
1872-1879	14.325
1880-1889	18.901
1890-1899	17.084
<b>Total</b>	<b>78.009</b>

Fonte: IBGE, 2006

A **Colônia de Rio Novo** foi fundada em 1854. Ela não foi criada pelo governo, mas pela iniciativa privada de um antigo português comerciante de escravos – Major Antonio Caetano Dias, criador da sociedade anônima que a implantou. Em 1856 chegaram os primeiros imigrantes de doze famílias suíças. Porém, devido às péssimas condições da colônia, das 90 pessoas que chegaram, 20 morreram até março de 1860 e outras 25 encontravam-se enfermas. Apenas 44 estavam saudáveis. Para piorar, a situação financeira da Companhia não era boa, além de que “as conseqüências foram mais sofrimento para os colonos, cujo número aumentara ainda mais com a chegada dos belgas e holandeses enviados pelo governo.”<sup>7</sup> Assim, em 7 de outubro de 1861, a colônia foi encampada pelo Governo

<sup>5</sup> ROCHA, G. **Imigração estrangeira no Espírito Santo (1847-1896)**. Vitória, SN, 2000.

<sup>6</sup> TSCUDI, J. J.. **Viagem à província do Espírito Santo: imigração e colonização suíça 1860**. Vitória: APEES, 2004.p.64.

<sup>7</sup> Ibid, p.106

Imperial após sucessivas denúncias de maus tratos aos colonos, relatadas pelo enviado suíço Tschudi.

Já a **Colônia de Santa Leopoldina**, às margens do rio Santa Maria, foi fundada em 1856. Um ano depois, para lá se dirigiram 140 imigrantes, em sua maioria suíços, hanoverianos, luxemburgueses, prussianos e holstenianos. Três anos depois, novos contingentes de imigrantes chegaram: luxemburgueses, hessenianos, austríacos, holandeses, e pomerânios, Paralisada a chegada de imigrantes de 1861 a 1866, novas levas de alemães chegaram, e a população local que em 1867 era de 1.235 habitantes, elevou-se para 5.000 em 1874.<sup>8</sup>

Foram criados ainda mais três núcleos coloniais: Timbuí (1874), em terras pertencentes à colônia de Santa Leopoldina; Santa Cruz (1877), às margens do Rio Piraqueaçu; e Castelo (1880). Ademais, durante a década de 1880, as colônias oficiais foram emancipadas: Rio Novo (1880), Santa Leopoldina (1882), Castelo (1881) e Santa Isabel (1886).<sup>9</sup>

Porém, a imigração alemã subsidiada para o Brasil sofre um aparente retrocesso quando o governo alemão a proíbe em 1859, pois, além dos maus tratos aqui sofridos pelos alemães e pelo descaso das autoridades locais, as viagens de navio para cá eram muito demoradas – cerca de 3 ou 4 meses – e muitas embarcações transitavam pelo oceano com a capacidade acima da lotação, onde pessoas viviam esmagadas, sem contar as péssimas condições de higiene e a alimentação precária. Muitos morreram das mais diversas doenças tropicais e tantos outros tinham seus sonhos de serem pequenos proprietários destruídos ao não encontrarem seus outrora prometidos lotes demarcados, além daqueles que, quando empregados em fazendas, tornaram-se “semi-escravos”, pois trabalhavam muito e recebiam quase nada pelo trabalho, já que quase todo lucro obtido com a produção era pago ao próprio dono da propriedade ou aos comerciantes locais pelos produtos e víveres superfaturados adquiridos ao longo do cultivo, além do custo do traslado marítimo.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Ibid,p.79.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> BITTENCOURT, G. **Historia geral e econômica do Espírito Santo**: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006.

### 3.2 A SAGA DOS ITALIANOS: A POLÍTICA IMIGRATÓRIA DE MONIZ FREIRE

Em 1870 o território italiano foi unificado após a anexação de Roma pelo rei sardo-piemontês Vitor Emanuel II (1849-1878). Ela, que foi obtida por meio de guerra, causou obviamente muitos problemas, mas o grande drama para a população pobre foi o desenvolvimento do capitalismo, que provocou a expulsão dos trabalhadores rurais das grandes propriedades e a ruína dos pequenos pela concorrência. Nas cidades surgiu outra adversidade: o sistema artesanal foi desarticulado por completo em nome da indústria capitalista em vias de sedimentação. Campos devastados, saques, desemprego, fome e desabrigo foram apenas conseqüências.<sup>11</sup> Ainda havia o problema demográfico. De acordo com Teresa Schorer Petrone, o censo italiano de 1881 apontou que lá havia 8.550.000 trabalhadores empregados no campo contra 4.416.079 operários industriais. Apenas um sexto dos agricultores cultivavam sua própria terra e poucas chances existiam para os demais se tornarem pequenos proprietários. Ademais,

Esse proletário do campo, junto com o das cidades, cujos níveis de vida eram bastante baixos e que não tinham muita probabilidade de melhorá-lo, eram visados pela propaganda dos países necessitados de mão-de-obra, entre os quais aparece o Brasil, onde o braço escravo estava destinado a desaparecer mais cedo ou mais tarde.<sup>12</sup>

No Brasil, o governo imperial subsidiava a passagem de navio para que colonos se dirigissem aos núcleos coloniais, e, posteriormente, às grandes fazendas cafeeiras, recebendo os imigrantes, quando de sua chegada, acomodações grátis e temporárias. Entre outras coisas, comprariam terras em quaisquer núcleos coloniais ou nas localidades que preferissem. .<sup>13</sup>

No que se refere aos números da imigração, no conjunto do Brasil, 1.500.000 imigrantes, de diferentes nacionalidades, vieram para o país.<sup>14</sup> No que se refere aos italianos, até 1876, apenas 7.000 deles haviam desembarcado no Brasil. A partir de 1888, marco histórico que celebra o fim da escravidão, indivíduos dessa

---

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> PERTRONE, M. T. S. Imigração Assalariada. In: HOLANDA, S. B. d.; CAMPOS, P. M. **História geral da civilização brasileira**. Tomo II. Vol. 5. São Paulo: Bertrand Brasil, 1982. p.275-276.

<sup>13</sup> BITTENCOURT, 2006.

<sup>14</sup> VANGELISTA, C. **A imigração da península itálica para o Brasil, 1808-1960**. In: REGINATO, 2006.

nacionalidade passaram a chegar com maior intensidade, atingindo um nível médio anual de 100.000 indivíduos.<sup>15</sup> Ademais, de acordo com Bittencourt,

Embora a maioria dos imigrantes seja fixada nas fazendas como simples assalariados, sobretudo na grande lavoura cafeeira de São Paulo, onde nunca se cuidara, em escala apreciável, da organização de núcleos coloniais de pequenas propriedades, o sistema de “núcleos coloniais” terá mais sucesso, portanto, nas províncias do extremo sul do país e no Espírito Santo.

[...]

Dos aproximadamente 4 milhões e 800 mil imigrantes que entraram no Brasil entre 1850 a 1950, a maioria dos que ficaram, acreditamos, vieram no século passado, quando a população brasileira atingiu a tão somente 18 milhões de habitantes no ano de 1900. A influência estrangeira, não portuguesa, portanto, a partir do século XIX, marca, profundamente, o caráter nacional do país, sobretudo o centro-sul, onde o café, ávido de braços, era o motor da política da imigração.

Entre estes, a contribuição demográfica italiana foi decisiva para o crescimento econômico do Espírito Santo [...].

[...]

Os italianos imigrados para o Espírito Santo eram, portanto, uma minoria do total vindo para o Brasil, os quais, por sua vez, eram bem menos dos que imigraram para a América. De qualquer forma, o contingente desses imigrantes, aqui aportados, representam algo substancial da população do Estado, [...], muito embora esses dados não deve estar computando o número dos que devem ter retornado.

[...]

Logo, a História do Espírito Santo não pode ser escrita sem um capítulo importante da larga contribuição dos imigrantes italianos e respectivos descendentes, não só na agricultura cafeeira, mas em todos os setores do fazer humano da vida capixaba.<sup>16</sup>

Os primeiros imigrantes italianos subsidiados pelo governo chegaram a então província do Espírito Santo a partir de 1875. Eram em sua maioria camponeses pobres oriundos do norte da Itália – principalmente da Lombardia e do Vêneto. Os núcleos coloniais eram regidos pela pequena propriedade. Nesta fase, ela não competia com a grande propriedade do sul da província, principalmente com a região de Cachoeiro do Itapemirim, pois as fazendas sulistas eram ainda suficientemente abastecidas de mão-de-obra escrava. Muitos fazendeiros imigrantes de Minas Gerais, e, secundariamente, do Vale do Paraíba, investiram capitais nas terras da região de Cachoeiro, mais férteis e bem integradas economicamente ao

---

<sup>15</sup> BITENCOURT, 2006, p.250.

<sup>16</sup> Ibid, p.250-258 passim.

Rio de Janeiro, promovendo grandes inversões e transferindo cativos à região, sem que houvesse crise imediata de mão-de-obra.<sup>17</sup>

Após a tentativa pioneira de Tabachi,<sup>18</sup> novas levas de imigrantes italianos fundaram novas colônias, ou estabeleceram-se em outras já existentes, como no caso dos atuais municípios de Santa Tereza, Rio Novo, Alfredo Chaves (Castelo) e São Matheus (Santa Leocádia). A partir deles, novas áreas foram colonizadas, como, por exemplo, os atuais municípios de Itarana, de Itaguaçu e de Baixo Guandu. A região de Rio Novo, após a chegada dos italianos, incrementou a população de lugares como Iconha, Vargem Alta, Castelo, Venda Nova e Conceição do Castelo, “enfim, antigas localidades desconhecidas que até então constituíram o vasto município de Cachoeiro do Itapemirim, no sul do Espírito Santo”.<sup>19</sup>

Com a Proclamação da República, os núcleos coloniais tornaram-se patrimônio dos Estados, cabendo, a partir daí, às autoridades estaduais criarem seus próprios programas de imigração. O grande beneficiário desta nova fase foi São Paulo, que, gozando das benesses da alta do café no mercado externo, formulou uma enérgica propaganda, funcionando a pequena propriedade como reservatório de braços à grande lavoura, fazendo com que muitos fazendeiros loteassem seu domínios afim de fixar o imigrante em sua vizinhança com o intuito de utilizá-los quando houvesse necessidade, além de, em última instância, valorizarem as terras próximas a seu domínio.<sup>20</sup>

Porém, somente com o fim da escravidão é que a política migracional visará, sob pressão dos fazendeiros do sul do Espírito Santo, dirigir imigrantes às grandes fazendas, pois se antes de 1888 os fazendeiros, abastecidos de cativos, chegaram

---

<sup>17</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. **Ofício do Criador**: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1870-1910). 1995. 229f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

<sup>18</sup> O italiano Pedro Trabachi, grande proprietário na Vila de Santa Cruz, aproveitando-se dos benefícios oferecidos pelo Governo Imperial aos agricultores, trouxe em 1874 386 imigrantes do norte da Itália. Em menos de trinta dias os colonos se revoltaram pelo não cumprimento do artigo 4º do contrato, pois Trabachi se prontificou a dar-lhes casa e sustento no lugar em que fariam suas plantações, mas os dirigiu a um lugar para plantarem a seis léguas do rancho onde lhes era dada casa e comida. O fazendeiro acionou as autoridades locais para fazerem os imigrantes cumprirem seus contratos sem, no entanto, obter apoio algum. Em 30 de abril 1874 a Presidência da Província, mediante autorização do Ministério da Agricultura, transferiu os revoltosos para as colônias de Santa Leopoldina, onde seria Santo Teresa, e para Rio Novo. Para ver mais: ROCHA, 2000.

<sup>19</sup> BITTENCOURT, 2006, p.253.

<sup>20</sup> PETRONE, M. T. S. **O imigrante e a pequena propriedade** (1824-1930). São Paulo: Brasiliense, 1982.

ao ponto de recusar do governo Provincial mão-de-obra, agora o cultivo cafeeiro estava entrando em colapso por falta de trabalhadores. Instituído, em muitos casos, o sistema da parceria, o “grosso” da imigração não seria mais exclusividade dos núcleos coloniais, mas sim, também, das grandes fazendas de café, pois com o fim do regime escravista e a procura por trabalhadores livres as fazendas se tornaram alternativa.

Nas fazendas prevaleceu, após 1888, o sistema de parceria,<sup>21</sup> O colono, ao chegar nelas, tinha uma moradia e terreno para plantar, além de uma pequena parte do cafezal em início de produção. Tal situação, muitas vezes, provisória, pois ele, assim que conseguia pecúlio, almejava adquirir sua própria terra. Porém, a situação, em alguns casos, não era fácil, pois o colono ficava na dependência do fazendeiro, já que ele se abastecia no barracão da propriedade – geralmente com preços superfaturados. Obrigado a se abastecer nesses espaços antes da colheita do café, boa parte do que recebia ia para o bolso do fazendeiro como pagamento dos produtos consumidos e anotados na “caderneta”. Mas muitos conseguiriam prosperar, comprando sua propriedade e se dedicando ao cultivo do café e outros produtos primários – geralmente para a subsistência, podendo vender o que não fosse destinado ao consumo da família.<sup>22</sup>

O parceiro, ainda nos domínios da fazenda, criava porcos e galinhas, realizando, ainda, outros cultivos além do café - quase sempre milho e feijão -. O excedente era comercializado. O parceiro, muitas vezes com recursos próprios, pagava o beneficiamento do café, ficando o transporte a cargo do fazendeiro. Após a colheita, o café era dividido igualmente com seu patrão, e, na maioria dos casos, o fazendeiro era o responsável pela venda do produto. Ademais, o baixo nível técnico da produção exigia um enorme esforço do trabalho familiar e muitas famílias não tinham, no início de suas atividades, um animal de tração sequer para facilitar o serviço, além de nas fazendas haver poucos assalariados permanentes. Apenas

---

<sup>21</sup> A parceria pode ser definida, de acordo com Paulo Sandroni, como “um tipo de associação, comum na agricultura, em que o proprietário fornece a terra e algum adiantamento de capital (sementes, mudas, adubos, preparação do terreno etc.), enquanto o lavrador participa com o trabalho e a administração do negócio. O lavrador paga o aluguel da terra ao proprietário com parte da safra bruta ou com o equivalente em dinheiro, na proporção estipulada e de acordo com normas contratuais.” SANDRONI, P. **Novíssimo dicionário de Economia**. 12ª ed. São Paulo: Best Seller, 2003. p.446.

<sup>22</sup> SALETTO, 1996.

empregados nos serviços especializados é que recebiam salários (tropeiros, ferreiros, carreiros etc).

No caso dos núcleos coloniais, os colonos ficavam “amontoados” nos barracões distritais esperando definição para seus destinos. Chegando a eles, os sítios eram distantes um dos outros, havendo grande dificuldade de comunicação e de locomoção de um lugar para outro. Muitos lotes eram em matas fechadas e clareiras eram quase inexistentes. Nos anos iniciais, o trabalho era árduo, e a força de trabalho familiar era constantemente empregada para complementar a renda e a produção do sítio. O trabalho assalariado era quase inexistente. Sobre esse ponto, assim Saletto se manifesta:

A utilização dos assalariados nestas condições, como suplemento da força de trabalho familiar, em caráter temporário e eventual, é certamente de natureza diversa da utilização do trabalho assalariado na produção capitalista. **O salário aqui não é capital que se valoriza através da mais-valia; é uma despesa que reduz o rendimento familiar.**<sup>23</sup>

O rendimento inicial, antes da primeira colheita nos sítios, vinha através de “bicos”, notoriamente na abertura de estradas e na construção de pequenos caminhos e de pontes. Apesar de receberem do governo, um adiantamento em dinheiro, este vinha irregularmente, sendo constantemente necessário encontrar outros meios para garantir o sustento da família, apesar da mata oferecer em abundância: carne, madeira, frutos, raízes etc. Parcela significativa dos suprimentos era adquirida nos barracões dos núcleos coloniais, mas, quando neles não havia os produtos essenciais à sobrevivência dos colonos, o crédito obtido na venda, muitas vezes, “colocava o colono na dependência do comerciante, obrigado a vender-lhe o café que viesse a colher.”<sup>24</sup>

Porém, a parceria prevaleceu no Espírito Santo, e mais da metade dos imigrantes trazidos para o Estado na década de 1890 se dirigiram às fazendas de café do sul, principalmente aquelas localizadas em Cachoeiro do Itapemirim, Rio Novo e Castelo. Embora os fazendeiros manifestassem nítida preferência pelos imigrantes estrangeiros para o trabalho nos cafezais, muitos tiveram que recorrer aos trabalhadores nacionais – em geral capixabas ou de estados vizinhos-, pois a imigração subvencionada, inclusive a implementada por Moniz Freire, não era

---

<sup>23</sup> Ibid, p.108.

<sup>24</sup> Ibid, p.144.

suficiente para garantir suprimentos abundantes de mão-de-obra à plantação cafeeira. Cachoeiro foi a região do Espírito Santo que mais recebeu os “nacionais”, coexistindo nas fazendas, italianos e brasileiros.

Um número reduzido de brasileiros – principalmente de nordestinos – teve acesso aos núcleos coloniais. Apenas 3 mil se dirigiram até elas, contra os mais de 23 mil imigrantes chegados ao Espírito Santo entre 1889 a 1901:

O registro de entradas de colonos nas colônias de Sta. Leopoldina (que incluía Sta. Teresa) e Pau Gigante, entre 89 a 92, incluem cerca de 1.000 brasileiros, dos quais 664 tiveram a naturalidade informada: 654 eram nordestinos, 7 capixabas e 3 mineiros. Eram 297 famílias, das quais 261 estavam instaladas em lotes.

Além dos que foram introduzidos pelo Estado, outros brasileiros conseguiram lotes coloniais. Os núcleos Costa Pereira, Castelo, Alfredo Chaves, Antônio Prado e Afonso Cláudio, além dos já mencionados receberam brasileiros, mas seu número não parece muito significativo, exceto em Afonso Cláudio, povoado quando havia cessado a imigração subvencionada, por brasileiros e imigrantes estrangeiros chegados anteriormente e seus descendentes. Nos processos de Sta. Leopoldina e Sta. Teresa encontramos muito poucos brasileiros regularizando lotes coloniais: 10 em Sta. Teresa, no total de 190 lotes, e 4 em Sta. Leopoldina, no total de 226.<sup>25</sup>

A única alternativa para os imigrantes nacionais garantirem um pedaço de terra era através da posse. Sobre a integração da população pobre – livre ou liberta – ao mercado de trabalho do Espírito Santo em fins do século XIX, assim Saletto se manifesta:

A integração da população pobre, nascida livre ou liberta, ao mercado de trabalho, parecia difícil aos olhos dos contemporâneos no Sudeste. Essa dificuldade era interpretada tendo como referência o **mito da indolência** da população pobre, que datava do período colonial, e o racismo, tão influente no pensamento da época. A imagem negativa do trabalhador nacional então elaborada “justificou” a importação de mais de um milhão de imigrantes estrangeiros e a exclusão dos brasileiros do mercado de trabalho mais dinâmico do país, o de São Paulo.<sup>26</sup>

É possível inferir que a imigração foi usada não só para dar braços à lavoura cafeeira, já que toda uma população liberta e pobre estava disponível para o trabalho assalariado ou a parceria. Na realidade, a imigração, desde a década de 1870, era pensada como parte de um projeto maior, ou seja, seria um instrumento para a construção da nacionalidade brasileira à moda européia. Ela, ademais, só seria conseguida se a população nacional passasse por uma transformação

<sup>25</sup> Ibid, p.203-204.

<sup>26</sup> Ibid, p.184. Grifos nossos.

profunda através da abolição de qualquer vestígio dos laços coloniais. O primeiro passo seria a “europeização” do povo brasileiro através da miscigenação racial para seu embranquecimento.

Em fins do século XIX, o Brasil era um caso exemplar de um país miscigenado, porém em transição, por causa da imigração. Muitos àquela época acreditavam que a “raça” brasileira, que passava por um exacerbado processo de miscigenação, principalmente na região Sudeste, logo seria totalmente embranquecida através da “seleção natural das espécies”, já que, em tese, o branco europeu seria infinitamente superior ao elemento brasileiro. O fato era comprovado pelo censo de 1890, pois, no conjunto da população do Sudeste brasileiro, a população branca constituía cerca de 61% de seus habitantes. No resto do país, a população mestiça era de 41%, sendo, para os contemporâneos, questão de tempo o embranquecimento da população nacional.<sup>27</sup>

Para Schwarcz, esse discurso evolucionista e determinista, inspirado em um “darwinismo social”,

largamente utilizado pela política imperialista européia [...] penetra no Brasil a partir dos anos [18]70 como um novo argumento para explicar as diferenças internas. Adotando uma espécie de “imperialismo interno”, o país passava de objeto a sujeito das explicações, ao mesmo tempo em que se faziam das diferenças sociais variações raciais. Os mesmos modelos que explicavam o atraso brasileiro em relação ao mundo ocidental passavam a justificar novas formas de inferioridade. Negros, africanos, trabalhadores, escravos e ex-escravos – “classes perigosas” a partir de então – nas palavras de Silvio Romero transformaram-se em “objetos de ciência” [...]. Era a partir da ciência que se reconheciam diferenças e determinavam a inferioridade.<sup>28</sup>

Moniz Freire, já como presidente do Estado em 1892, percebendo que o aumento da receita estadual por causa do café poderia ser comprometido por causa da crescente falta de mão-de-obra na lavoura cafeeira, principalmente após a abolição em 1888, que diminuiu os trabalhadores nos cafezais, voltou sua atenção para a questão da imigração. As inúmeras obras de melhoria urbana feitas em Vitória também careciam de operários, assim como a construção de ferrovias, sendo natural, portanto, que uma propaganda positiva sobre o Espírito Santo fosse feita no exterior com o intuito de atrair imigrantes. Além disso, era preciso criar uma estrutura

<sup>27</sup> SCHWARCZ, L. M.. **O espetáculo das raças**. Cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930). São Paulo: Cia das Letras, 1995.

<sup>28</sup> Ibid, p.28.

fundiária que pudesse acomodar os futuros imigrantes que fossem atraídos para cá por causa do “ouro negro” e pelas oportunidades que a terra pudesse oferecer. O trabalho foi dividido em duas frentes: contratos com companhias de navegação foram assinados, com o objetivo de atrair estrangeiros, e uma legislação de terras foi criada, após promulgação da Lei n.º 4, de 4 de junho de 1892, para regular o serviços de terras e colonização no Estado.

A primeira iniciativa do governo Freire foi contratar os serviços do italiano Domenico Giffoni para introduzir no Espírito Santo 20 mil imigrantes italianos num período de três anos: três mil em 1892, sete mil em 1893 e 10 mil em 1894. Assinado o contrato em 3 de julho de 1892, Gioffoni, logo em seguida, o repassa à Companhia “La Véloce”. Em sua mensagem de governo de 1893, Moniz Freire relata que o serviço, apesar de regularizado, achava-se suspenso, devido “ao aparecimento de cólera na Itália”, e

[...] espero, porém, que será retomado apesar do fechamento dos nossos portos às procedências italianas, decretada pelo governo da República em consequência d'aquela epidemia.<sup>29</sup>

Acerca dos imigrantes italianos chegados ao Espírito Santo entre 1892 e 1896, a tabela 3 destaca seus números.

Em 1893, Moniz assina mais um contrato, desta vez com a companhia francesa **Chargeurs Reunis**, cuja meta era trazer ao Espírito Santo dois mil imigrantes portugueses e espanhóis até o ano de 1894. Mas, para cá, só vieram 972 imigrantes portugueses<sup>30</sup>, pois “tal foi a sua conduta no cumprimento das obrigações estipuladas que tive logo de declará-lo rescindido, abandonando essa tentativa.”<sup>31</sup>

<sup>29</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida no Congresso Legislativo em 16 de setembro de 1893 [por] Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1893. p.14-15.

<sup>30</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896**. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896. p.108.

<sup>31</sup> Ibid.

**TABELA 3**  
**IMIGRANTES ITALIANOS QUE ENTRARAM NO ESPÍRITO SANTO ENTRE 1892 E 1896**

Ano	Imigrantes
1892	784
1893	2.498
1894	3.327
1895	4.573
1896	1.490
<b>Total</b>	<b>12.672</b>

Fonte: APEES, 2008.

Porém, Moniz Freire, a partir da assinatura dos contratos, desejava estabelecer um fluxo regular de imigrantes para o Espírito Santo, mostrando-se completamente contrário à idéia única de apenas subvencionar companhias transatlânticas no traslado de pessoas, pois

Agora [...] que a praça de Vitória vai dando os primeiros passos pra o futuro glorioso que lhe está sendo reservado, é tempo de auxiliar a corrente direta de importação, e em vez do sistema de subvenção, que será improdutivo [...], preferi criar para as companhias de navegação este outro interesse equivalente, que reverte em duplo benefício para o Estado.<sup>32</sup>

Em pouco tempo, Moniz Freire vislumbrou a possibilidade da navegação regular e direta entre o porto capixaba e os portos alemães, franceses, espanhóis e portugueses trazerem levas regulares de imigrantes espontâneos para aqui povoarem e darem maior impulso à economia capixaba. A tabela 4 dá os números dos imigrantes que chegaram ao Espírito Santo entre 1892 e 1900 e seus respectivos países, e, a tabela 5, nos dá os números parciais dos imigrantes italianos chegados e suas respectivas origens de 1888 a 1896.

A grande maioria dos imigrantes que aqui chegaram de 1892 a 1900 se dirigiu aos núcleos colônias e às fazendas cafeeiras, e tantos outros foram trabalhar nas diversas obras públicas que estavam sendo executadas na época citada – principalmente nas obras de melhoria da capital e na construção das estradas de ferro. Pelo Porto do Cachoeiro de Santa Leopoldina, localizado no Rio Santa Maria da Vitória, 1.569 imigrantes se dirigiram aos núcleos coloniais ou às fazendas. A quase totalidade dos 4.151 imigrantes vindos pelo Porto de Cachoeiro de Itapemirim,

<sup>32</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1893, p. 17-18.

através do rio Itapemirim, se dirigiu às antigas fazendas escravocatas de Cachoeiro. De lá, outras famílias se dirigiram ao Núcleo Colonial Costa Pereira, mas logo foram atraídos pelos fazendeiros da região, abandonando, logo em seguida, seus lotes coloniais. Já os 752 imigrantes que desembarcaram no Porto de São Mateus seguiram para as Colônias de Santa Leocádia e Nova Venécia ou foram trabalhar nas fazendas cafeeiras da região. Alguns abandonaram seus lotes para trabalhar como meeiros nas fazendas da região. A tabela 6 nos mostra o destino dos imigrantes que entraram no Espírito Santo entre 1892 e 1900.

**TABELA 4**  
**ENTRADA DE IMIGRANTES NO ES E SEUS RESPECTIVOS PAÍSES ENTRE 1892 E 1900.**

Nacionalidade	Anos									Total
	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	
Alemanha	-	17	8	28	9	-	1	-	-	63
Áustria	-	12	-	2	1	1	-	-	-	16
Chile	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Espanha	151	384	32	9	1.451	9	-	-	-	2.036
França	-	1	1	2	-	1	-	-	-	5
Grécia	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Imigrantes brasileiros	-	-	-	3	1	-	-	-	-	4
Inglaterra	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Itália	784	2.498	3.327	4.573	1.490	417	163	22	44	13.318
Marrocos	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Polônia	24	3	4	-	7	13	-	-	-	51
Portugal	30	329	681	12	65	-	-	-	-	1.117
Rússia	11	-	-	-	11	-	-	-	-	22
San Marino	-	-	-	251	139	-	-	-	-	390
Suíça	-	2	3	-	-	-	-	-	-	5
Ucrânia	-	-	-	-	70	-	-	-	-	70
<b>Total</b>	<b>999</b>	<b>3.248</b>	<b>4.056</b>	<b>4.882</b>	<b>3.244</b>	<b>441</b>	<b>164</b>	<b>22</b>	<b>44</b>	<b>17102</b>

Fonte: APEES, 2008.

**TABELA 5**  
**IMIGRANTES ITALIANOS E SUAS ORIGENS ENTRE 1888 E 1896**

Região	Famílias	Indivíduos	Total estimado de pessoas
Norte	1.995	2.247	8.112
San Marino	498	83	1.577
Centro	280	123	963
Sul	217	24	675
<b>Total</b>			<b>11.327</b>

Fonte: Saletto, 1996.

**TABELA 6**  
**DESTINO DOS IMIGRANTES QUE ENTRARAM NO ES ENTRE 1892 A 1900**

Destino	Colônias	Fazendas	Colônias ou Fazendas	Obras Públicas	Obras Particulares	Total
Alegre	-	1	-	-	-	1
Benevente (Anchieta)	-	-	1.702	-	-	1.702
Cachoeiro de Itapemirim	-	4.151	-	-	-	4.151
Castelo	-	2	-	-	-	2
Guarapari	-	-	-	-	12	12
Itapemirim	-	955	-	-	-	955
Piúma	-	-	29	-	-	29
Rio Doce	860	-	-	-	-	860
Rio Itabapoana	-	1.610	-	-	-	1.610
Rio Jucu	24	-	-	-	-	24
Santa Cruz	-	443	-	-	-	443
Santa Leopoldina	1.581	-	-	-	-	1.581
São Mateus	-	-	752	-	-	752
Venda Nova	-	2	-	-	-	2
Vitória	-	-	-	2.679	-	2.679
Estrada de Ferro	-	-	-	975	-	975
<b>TOTAL</b>						<b>15.778</b>

Fonte: APEES, 2008.

Além destes contratos, o governo Moniz Freire estimulou a vinda de imigrantes nacionais do nordeste do Brasil – notadamente baianos e sergipanos – para trabalharem nos mais diversos serviços públicos e particulares devido à grande carência de operários e braçais de que se ressentia Vitória. A iniciativa oficial, porém foi logo suspensa,

[...] produziu os efeitos mais salutares, pois de então para cá estabeleceu-se uma corrente espontânea entre aqueles dois Estados e Vitória, que muito já deve ao curso dessa poderosa força nacional, útil e simpática a todos os respeitos.<sup>33</sup>

A segunda ação de Moniz Freire foi criar uma legislação que instituísse o serviço de terras e de colonização no Espírito Santo, o que se tornou realidade após promulgação da Lei n.º 4, de 4 de junho de 1892. A Lei determinou a legitimação da posse das terras ocupadas e a venda das desocupadas, permitindo, em última instância, a legitimação das posses irregulares, desde que o posseiro que nela residisse estivesse cultivando regularmente a terra e se dispusesse a pagar ao Estado o serviço de medição do espaço e a futura compra da mesma. As posses

<sup>33</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.108-109.

garantidas pela Lei de Terras de 1850 seriam respeitadas e as áreas maiores seriam destinadas aos que pretendessem criar núcleos coloniais.<sup>34</sup>

A Lei n.º 4 estabelecia dois anos para a abertura do processo de legitimação das posses, além de prisão e multa para aqueles que ocupassem as terras devolutas sem o consentimento do Estado. Ela também regulamentou o Serviço de Terras e Colonização no Espírito Santo, dividindo o Estado em Comissões Distritais, incumbidas, principalmente, da legalização da instalação dos núcleos coloniais e da medição de seus lotes. Também determinava que os imigrantes deveriam ser recebidos, hospedados e encaminhados a seus destinos pela Diretoria Central de Terras e Colonização. Em sua mensagem de 1896, Moniz Freire expôs as razões de ter empreendido tal iniciativa:

Os contratos do Governo Federal para a introdução de imigrantes muito pouco tem aproveitado aos diversos Estados, com a exceção de São Paulo, cuja propaganda na Europa é antiga e muito bem dirigida, de sorte que toda a corrente imigratória estabelecida para o Brasil encaminha-se espontaneamente para seu território, independente mesmo das solicitações que a envolvem ao sair da Europa e ao chegar aqui.<sup>35</sup>

De acordo com o artigo 73,

Os imigrantes que com estas condições chegam diretamente de portos estrangeiros, ou em trânsito pela capital federal, receberão do Estado os seguintes favores, além daqueles que são concedidos a todos os habitantes:

- 1º Pagamento da passagem de acordo com as tarifas que estarão em vigor no Estado, e em falta destas, aquelas da União.
- 2º Alojamento na Capital do Estado até a partida para o local de destinação.
- 3º Transporte gratuito, alojamento e alimentação durante o trajeto até o local escolhido para residência;
- 4º Tratamento médico gratuito pelo período de dois anos;
- 5º Um lote colonial de 25 hectares de terreno fértil, em qualquer núcleo do Estado, a sua escolha;
- 6º Antecipação de cinqüenta mil réis para cada família, para a compra de ferramentas ou de utensílios; além de outros duzentos mil réis em prestações de cinqüenta mil réis para cada quinzena, para sua manutenção enquanto se ocuparem na construção de sua casa provisória e um pedaço de terra desmatada de cinqüenta metros quadrados;
- 7º Proteção do Estado durante o período de dois anos, tanto para aqueles que se estabelecerem no núcleo colonial, como àqueles que se empregarem com os grandes proprietários agrícolas; serão assistidos pelo Estado para a obtenção de tais contratos, removendo-os se necessário para os núcleos coloniais.
- 8º Preferência no emprego assalariado, nos trabalhos dirigidos pelas comissões, e em geral nas obras do Estado durante dezoito meses, a contar da data de chegada aos portos do Estado;

<sup>34</sup> SALETTO, 1996.

<sup>35</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.108.

9º Proteção às viúvas e aos órfãos em caso de morte acontecida no Estado; nos dois primeiros anos de residência, receberão ajuda do Estado de modo que possam manter-se na agricultura, ou facilitando-lhes o retorno à sua pátria quando estes demonstrarem impossibilidade de prover o seu sustento por insuficiência de condições.

Parágrafo único. Estes favores serão garantidos tanto aos imigrantes que vêm espontaneamente, como àqueles que são introduzidos em virtude de contratos feitos com o Estado.<sup>36</sup>

Além disto, o imigrante só receberia ajuda se declarasse, quando de sua chegada, o lugar onde queria se estabelecer, comprometendo-se a não deixar o Estado num prazo de três anos – a contar o dia de sua chegada -, salvo nos casos mediante autorização do presidente do Estado a partir das informações do diretor da Comissão Distrital. Os proprietários que quisessem receber imigrantes deveriam:

Art. 77 – Os proprietários agrícolas que queiram receber imigrantes deverão apresentar aos encarregados da imigração os respectivos pedidos, declarando o número de indivíduos ou famílias que necessitam, a nacionalidade e as vantagens que ofereçam aos trabalhadores em troca do serviço que lhes é destinado. Estes pedidos que deverão ser assinados também pelos imigrantes, constituirão obrigações recíprocas, cabendo ao governo do Estado a execução por meio de **comissões distritais**.<sup>37</sup>

Sobre as condições de transporte dos imigrantes desde sua partida até sua chegada no Espírito Santo, rezava o Art.84 que

[...] Os navios que transportarem imigrantes diretamente do exterior deverão observar, em relação à comodidade e às instalações higiênicas, os preceitos que serão recomendados pela vigilância sanitária do Estado, e estarão sujeitos à multa ou pena em caso de contravenção.<sup>38</sup>

Após promulgação do Decreto n.º 13, de 28 de junho de 1892, os núcleos coloniais ficavam distribuídos entre as Comissões Distritais da seguinte forma:

- a) 1º Comissão: núcleos Santa Leocádia e Nova Venécia;
- b) 2º Comissão: núcleos Antonio Prado, Accioly Vasconcellos, Moniz Freire e Demétrio Ribeiro;
- c) 3º Comissão: núcleo Afonso Cláudio;
- d) 4º Comissão: núcleo Costa Pereira.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> ESPÍRITO SANTO. Decreto n.4 de 4 de junho de 1892. **Diário Oficial [do] Estado do Espírito Santo**.

<sup>37</sup> ESPÍRITO SANTO. Decreto n.4 de 4 de junho de 1892... Grifado no original.

<sup>38</sup> ESPÍRITO SANTO. Decreto n.4 de 4 de junho de 1892...

<sup>39</sup> ROCHA, 2000.

Porém, em março de 1893, Moniz Freire recebeu notícias do cônsul brasileiro em Gênova de que o governo italiano expediu ordens desaconselhando a imigração italiana ao Espírito Santo. Imediatamente Moniz dirige cartas ao ministro brasileiro em Roma, ao cônsul brasileiro em Gênova, ao superintendente de imigração brasileiro em Paris e ao cônsul italiano no Rio de Janeiro para que intercedessem em favor dos interesses capixabas e para que ela não fosse proibida. Defendendo-se ao afirmar que não seria justo o Estado sofrer embargos, pois, aqui, havia quase quarenta mil imigrantes estabelecidos (trinta mil deles italianos), o movimento imigratório ao Espírito Santo volta a transcorrer normalmente, só sendo interrompido em idos de 1895, época da proibição italiana após as denúncias do real cônsul italiano, Carlo Nagar. Confeccionado em fevereiro de 1895, seu relatório intitulado **O Estado do Espírito Santo e a Imigração Italiana**, foi publicado em abril do mesmo ano no Boletim do Ministério dos Assuntos Exteriores da Itália e deu origem ao histórico decreto do governo italiano que proibiu a imigração italiana não espontânea ao Estado.

Para o presidente do Estado

O Sr. Nagar não redigiu-a com ânimo hostil ao Espírito Santo, nem com a preocupação direta de fazer-nos mal: sua fina educação não o permitiria; mas seu trabalho por isso mesmo tornou-se mais perigoso do que si fosse uma simples verrina, dessas muitas que na Europa se publicam contra os países da América.<sup>40</sup>

Além disto,

O autor escreveu sob a impressão de uma epidemia de febre amarela em Victoria, das ocorrências excepcionais do Rio Doce, e de informações mais ou menos incompletas sobre o Estado, do qual ele só conheceu a Capital e a Vila Velha.<sup>41</sup>

Por fim,

[...] no meio das legiões de homens válidos, morigerados, laboriosos e pacíficos que ela nos envia, imiscuem-se dezenas de indivíduos ruins, rebeldes à luta persistente do trabalho, e incapazes de procurar seu esforço paciente a base de um bem estar que eles sonharam vir encontrar à superfície do solo virgem da América. São estes geralmente os que reclamam, os que se sentem mal, os que maldizem do nosso clima e

<sup>40</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida na instalação do Congresso Legislativo, em 17 de setembro de 1895, [por] José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1895. p.20.

<sup>41</sup> Ibid.

deploram as suas ilusões perdidas; são estes os que acusam de faltar aos nossos compromissos, de sacrificar-lhes a existência em regiões malsãs, de have-los atraído por promessas falazes.<sup>42</sup>

### 3.2.1 O RELATÓRIO NAGAR E A PROIBIÇÃO DA IMIGRAÇÃO ITALIANA

É inegável que as péssimas condições das estradas, as promessas não cumpridas, os desmandos locais e as dificuldades impostas pelo clima aos imigrantes não raro vitimaram inúmeras pessoas e desmancharam o sonho de tantos outros que para cá vieram em busca de melhores condições de vida e de um pedaço de terra para localizar-se com sua família. Ademais, mesmo que, novamente se balizando nas afirmações de Moniz, Carlo Nagar não pudesse formar juízo a partir de “informações mais ou menos incompletas sobre o Estado, do qual ele só conheceu a Capital e Vila Velha” nos dois meses em que aqui ficou, é inegável que ele tenha tomado conhecimento de inúmeras reclamações, quer sejam aquelas escritas que chegaram à embaixada, quer sejam outras que lhe chegaram diretamente, e tenha formado juízo negativo acerca dos rumos da imigração no Estado. Delas, foi possível resgatar o conteúdo de duas: uma de imigrantes chegados a Alfredo Chaves e outra de moradores da mesma localidade, italianos e seus descendentes já instalados, denunciando as falsas promessas e a situação calamitosa daqueles que para lá se dirigiram. Não foi possível identificar seus autores e os grifos delas seguem conforme o original.

A primeira, datada de 26 de fevereiro de 1895, conta o drama dos imigrantes chegados no “Navio Rosário”, que, depois do desembarque no Porto de Vitória, foram

[...] acolhidos na casa de Emigração. Depois de uma breve permanência, nos embarcaram para Benevente; chegamos, fomos instalados em uma casa sem telhado, mal coberta, sem portas nem janelas. Deram-nos uma esteira molhada e podre que, estendida no chão lamacento deveria nos servir como leito.<sup>43</sup>

Depois de

Refeições péssimas e mal preparadas. Permanecemos naquele estado miserável por alguns dias, depois fomos embarcados em uma canoa e, pelo Rio Benevente, dirigimo-nos a Alfredo Chaves, com somente um pão pesando mais ou menos cento e cinquenta gramas, provisão que deveria

<sup>42</sup> Ibid.

<sup>43</sup> Carta de imigrantes italianos a Carlo Nagar, Apud REGINATO, 2004.

nos manter por dois dias. Viajamos durante todo o dia, ao cair da noite não pudemos mais continuar a viagem e permanecemos num lugar denominado Jabaquara, alojados em uma igreja sem recursos de espécie alguma, passamos aquela noite lutando contra a fome.

Passamos miseravelmente aquela noite e, no dia seguinte, continuamos a viagem a pé, levando nos braços nossos filhos. Caminhos horríveis, sob uma chuva torrencial, passando por pântanos inundados, chegamos até Canela, onde a fome não nos permitia mais seguir adiante. Pedimos pão dispostos a tudo, nos deram um pouco até que não chegassem os socorros enviados de Alfredo Chaves pelos senhores Carlo Malini, Vittorino Piana, Eufreure Lucchesi e outros, e também pelo Senhor Doutor da Terra e Colonização.<sup>44</sup>

Por fim, ao chegarem em Alfredo Chaves,

[...], alojados ainda em pior estado que em Benevente, sem ajuda, sem proteção, sem endereço, pouca alimentação mal preparada e o pior é que se dentro de três dias não formos empregados, perderemos todos os direitos.

Terras para trabalhar e outras coisas prometidas não nos foram dadas. Fomos enganados, maltratados e imploramos a V. Sa justiça e proteção.<sup>45</sup>

Já a outra dita o tom das dificuldades enfrentadas pelos imigrantes italianos que, após chegarem a Alfredo Chaves, não encontravam colocação imediata e dependiam da caridade alheira para sobreviver, além de se encontrarem alojados, como já salientado, em barracões comunitários sem as mínimas condições de higiene, muitas vezes sem portas, sem suprimentos necessários às condições primária de subsistência e sem alas que separassem famílias ou sexo. Assim, quando em Benevente,

[...] lá são hospedados em péssimas condições, mal alojados, com um tratamento terrível, sem quem os dirija, proteja e tutele os seus direitos. Partem de lá, após dois ou três dias, para Alfredo Chaves e navegam em canoa pelo Rio Benevente como se fossem porcos encomendados, com provisões que consistem de um só pão para cada um, começam essa dolorosa viagem. Não podendo ser feita em um dia, e não podendo viajar à noite, ocorre que quando esta cai, a viagem é suspensa e assim esses miseráveis são obrigados a passar a noite a céu aberto, ou sob a chuva e passando fome, em lugares de ar ruim, muito frequentemente ocorre que eles chegam aqui com febre palustre interminente. Chegando aqui são alojados em um galpão sem portas, sem janelas, sem latrina, abrigo para cabras, porcos, mulas cavalos. Não há cozinha para preparar comida, tudo é feito nesse barracão que, sem assoalho, a gente é obrigada a dormir sobre a terra nua e cheia de imundícies. As pessoas de ambos os sexos, todas as idades, doentes ou sadios, estão passando miseravelmente os dias.<sup>46</sup>

E, não havendo ninguém que os ajudasse, eram obrigados a procurar trabalho com os fazendeiros descendentes de italianos locais. Ademais

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Ibid, p.224-225.

Aqui não há medição de terras, aqui eles não recebem auxílio de espécie alguma, estamos em plena contradição à carta dada em resposta pelo Il.mo Sr. Presidente do Estado ao R. Consulado da Itália no Rio de Janeiro e outros artigos publicados no jornal do Estado, onde se prometem mundos e fundos, diz-se que o imigrante, na sua chegada, recebe um lote colonial de 25 hectares e 250 mil réis para a instalação de uma pequena casa de campo e para o primeiro corte da mata. Estas são ilusões infames, nem terras, nem dinheiro, nem auxílio, somente injustiças e infâmias.<sup>47</sup>

Tendo ciência destes e de tantos outros problemas, em fevereiro de 1895, Carlo Nagar inicia a confecção de seu relatório, publicado, como já salientado, em abril do mesmo ano, no **Boletim do Ministério dos Assuntos Exteriores da Itália**. Dividido em seis partes, ele o inicia criticando o centralismo imperial que propiciou abundância política e econômica à então capital do Império, Rio de Janeiro, em detrimento do “grosso” das províncias que tiveram seu desenvolvimento condicionado a fatores conjunturais esporádicos.

Sobre o Espírito Santo, Carlo Nagar afirmou que “sem dúvida este Estado terá, como outros, um futuro”<sup>48</sup>, mas frisa que a falta de gente capacitada para levar adiante o projeto de colonização, a inexistência de um serviço postal organizado, os poucos professores capacitados, a precariedade de escolas, os desmandos locais e a carência de capitais e de pessoal apto para tocar os planos de modernização da malha estrutural do Estado, em muito tardariam seu pleno desenvolvimento.

Da imensa floresta ainda virgem que cobria o Estado e de toda as suas plantas medicinais, rica era a presença de Pau d’arco, Jacarandá, Maçaranduba, Sapucaia, Canela, Copaíba, Ipecacuanha e tantos outros recursos naturais que “não estão sendo exploradas por falta de vias de comunicação, de mão-de-obra e de capital”,<sup>49</sup> sendo “as madeiras de construção e aquelas usadas nos trabalhos de marcenaria [...] provenientes da América do Norte, ou de segunda mão, pelo mercado do Rio de Janeiro.”<sup>50</sup>

Também descreve o funcionamento da máquina burocrática e política do Espírito Santo. Todavia, sobre o funcionamento da Justiça, dividida em 17 Comarcas, ele

---

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> NAGAR, C. **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana** (fevereiro de 1825). Vitória: APEES, 1995. p.57.

<sup>49</sup> Ibid., p.33

<sup>50</sup> Ibid.

desaconselha veementemente os italianos em caso de problema, recorrer a ela – salvo em casos extremos-, pois

Quanto aos tribunais, eu aconselho constantemente aos italianos e manterem-se longe de qualquer questão judicial, pois aqui a justiça é lenta e cara. Por isso, é preferível um medíocre acordo de que a vitória em uma causa.<sup>51</sup>

E, no que diz respeito à polícia,

[...] não se pode estar satisfeito com o modo com que tratam as pessoas de grau subalterno. Os abusos são freqüentes como são freqüentes as reclamações que chegam a este Régio Consulado. As punições pouco resolvem. Algumas pequenas autoridades do interior, que não estão preparadas usam, arbitrariamente, do poder de que dispõem. Não são elementos idôneos à constituição de um corpo policial, ao qual é confiada a tutela dos cidadãos e da ordem pública.<sup>52</sup>

No que se refere à imigração italiana, um dos pontos levantados por Carlo Nagar foram as falsas promessas feitas pela Cia de navegação “La Veloce”, àqueles que para cá queriam emigrar. Ela teve acesso a inúmeras correspondências trocadas entre o Régio Consulado italiano e Moniz Freire, publicando-as no Manual do Imigrante por ela confeccionado, servindo de subterfúgio aos subagentes de imigração da Cia na Itália para enganarem os que para cá queriam se dirigir. Era como se houvesse um contrato de imigração celebrado entre o Governo da Itália e do Espírito Santo, o que

[...] nas conversas que [...] tive com os inúmeros imigrantes, mesmo assegurando total proteção [...] por parte do [...] Consulado, tive que desmentir diversas vezes enganosa promessa.<sup>53</sup>

Outro ponto levantado por Carlo Nagar era o artigo 76, do Decreto presidencial n.º 4 de 4 de junho de 1892, que, mesmo, como já salientado nas linhas anteriores, arrogava favores especiais aos imigrantes, como pagamento de passagens, acesso facilitado à terra e um lote de 25 hectares, determinava que, para usufruir dos benesses da política imigratória do governo, deveria se obrigar a permanecer três anos no solo capixaba, só podendo deixá-lo após aval direto do presidente do Estado. Por isto, incentivava-se a vinda de famílias inteiras, pois assim se tornaria mais fácil a fixação do estrangeiro no solo Espírito-santense, favorecendo o aumento da população do Estado e uma maior oferta de mão-de-obra, tanto para as grandes

<sup>51</sup> Ibid., p.43

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Ibid., p.28

fazendas quantos para as diversas obras de melhorias em vias de execução – principalmente as de Vitória -, fincando suas raízes no solo e criando laços profundos através da formação de uma ampla rede que faria o colono não facilmente abandonar o Estado ou repatriar-se. Tal prerrogativa era fundamental para Moniz Freire, pois era elemento de seu programa o aumento da população capixaba através da imigração, e o pagamento da passagem pelo Estado justificava que os imigrantes permanecessem pelo menos três anos no Espírito Santo.

Os imigrantes, após o embarque na Itália, levavam cerca de 25 dias de viagem para chegar ao Espírito Santo. Nagar, demonstrando uma visão preconceituosa – principalmente em relação aos habitantes do Espírito Santo e a seu clima-, afirmou em seu relatório que eles,

[...] gente toda sadia, forte e corada, ainda com o sorriso das não perdidas ilusões, que, se comparadas àquelas que aqui residem há muitos anos, já tornados macilentos, com a cor pálida a revelar a latente enfermidade do fígado, tornando-se difícil acreditar na tão propalada salubridade deste clima.<sup>54</sup>

Após sua chegada, os imigrantes, instalados na Hospedaria da Pedra D'água, situada sobre uma elevação à margem meridional do porto, nada faltava a eles. Ela era composta por cinco alas bem arejadas, uma enfermaria, uma pequena farmácia, provisões suficientes de água potável e podia hospedar até setecentas pessoas. Nas palavras de Serafim Derenzi

A Hospedaria de Imigração era um belo conjunto de cinco edifícios de dois pavimentos, bem arejados, limpos e confortáveis. Dispunha de duas enfermarias, cozinha, despensa, enorme salão refeitório comportando mais de quinhentos comensais. Dormitórios, no segundo pavimento, frescos e convidativos [...].<sup>55</sup>

Mas conclui

Ficaria na memória dos imigrantes como a última ceia dos condenados.<sup>56</sup>

Passada a estadia inicial na Hospedaria dos Imigrantes, eles poderiam ter três destinos: uns se empregavam como jornaleiros (*bracciantis*) nas obras de melhoramento urbano levadas a cabo pela Cia Torrens, trabalhar na construção das

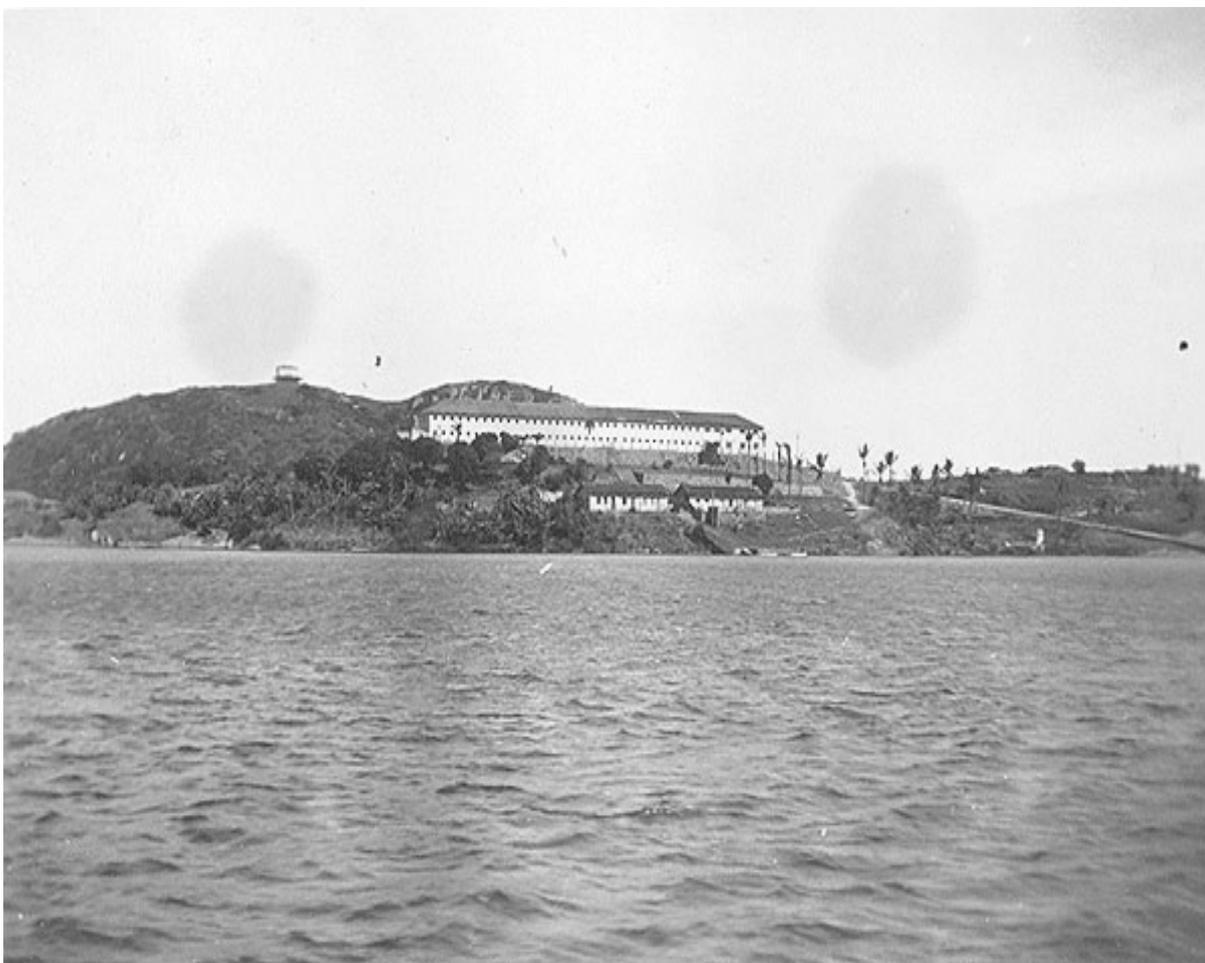
<sup>54</sup> Ibid., p.56-57

<sup>55</sup> DERENZI, L. S.. **Os italianos no Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Artenova, 1974. p.52-53

<sup>56</sup> Ibid.

estradas de ferro ou se tornar meeiros nas grandes fazendas ou pequenos proprietários nos núcleos coloniais, principalmente aqueles da região do Vale do Rio Doce. Contudo, além dos percalços enfrentados pelos imigrantes no que se refere às condições de moradia, desmandos, falsas promessas e trabalho, Carlo Nagar discorre que eles precisavam ainda enfrentar

[...] o clima e as febres endêmicas. Ao norte, na região de São Matheus, predominam as febres de toda espécie que golpeiam especialmente os recém-chegados; mas abaixo, na região do Rio Doce, predominam as *febres de impaludismo*; em Vitória, a *febre amarela* e o *beribéri*, e no sul as *febres perniciosas*, e nos meses quentes, também a *febre amarela*.<sup>57</sup>



Fotografia 3 - Antiga Hospedaria da Pedra D'água. Primeira metade do século XX APEES.

Os *bracciantis* recebiam uma média salarial diária de 4 a 5 libras. Nos trabalhos nas ferrovias, os chefes poderiam ganhar um ordenado mensal de até 220 libras. Um operário em Vitória gastava, em média, 80 libras com alimentação e moradia. E um

---

<sup>57</sup> NAGAR, 1995, p.56.

com esposa e filhos, ainda não aptos ao trabalho, não gastava menos de 130 liras mensais, “sem incluir despesas de vinho e cerveja.”<sup>58</sup> Assim,

[...] um operário que ganha um salário mínimo de 130 liras ao mês, se tem a sorte de gozar boa saúde, se é ajudado pelo trabalho da mulher e dos filhos de 10 a 20 anos e ainda souber viver sobriamente, poderá fazer alguma economia. Porém, casos como este operário que, vivendo com economia, conseguir juntar alguns milhares de liras, não são muito freqüentes, e aqueles poucos que conseguem alcançar tal resultado repatriam-se imediatamente, cansados das quotidianas preocupações com a saúde e amedrontados pelo número de mortes provocadas pela epidemia da febre amarela, que causa uma elevada mortandade a cada ano, de novembro a abril, especialmente entre os estrangeiros.<sup>59</sup>

As afirmações de Nagar não podem ser generalizadas, pois muitos operários da Estrada de Ferro Sul tornaram-se sitiante, principalmente em Venda Nova, comprando terras com o salário recebido na construção da linha férrea.<sup>60</sup>

O salário recebido na construção da Estrada de Ferro Sul era no sistema de *bônus*, e muitos imigrantes, após conseguir algum pecúlio, se desligavam dos serviços e tornavam-se *giornalieri* na colheita do café:

Obrigados a trabalhar sob causticante sol tropical, por nove horas diárias, em territórios quase sempre pantanosos, onde a água é muitas vezes insalubre, e recebendo um salário de 4 a 5 liras ao dia, que lhes é pago no [...] sistema de *bônus*, eles não resistem muito tempo nestes empregos, e logo que fazem uma economia de *bônus*, os trocam do melhor modo e procuram trabalho como diaristas agrícolas (*giornalieri*) na colheita do café, onde o trabalho é menos árduo e o ganho é maior.<sup>61</sup>

Ademais

Isto dá origem a uma contínua falta de trabalhadores nas ferrovias, as quais se desenvolvem com extraordinária lentidão.<sup>62</sup>

Tão logo conseguissem juntar pecúlio, não raro eram os casos de repatriamento dos *braccianti*, elementos preponderantemente nômades, ocorrendo com menos intensidade entre as famílias de imigrantes agricultores.

Os imigrantes que requeriam colocação como meeiros nas grandes propriedades, logo eram apresentados aos grandes fazendeiros e encontravam com facilidade

<sup>58</sup> Ibid., p.54.

<sup>59</sup> Ibid., p-55.

<sup>60</sup> LAZZARO, A. et alli. **Lembranças camponesas**: a tradição oral dos descendentes de italianos em Venda Nova do Imigrante. São Paulo: Recies, 1992.

<sup>61</sup> NAGAR, op. cit, nota 48.

<sup>62</sup> Ibid.

trabalho, acontecendo o mesmo com os diaristas. Situação não tão cômoda era daqueles que pleiteavam um lote nos núcleos coloniais. Carlo Nagar denuncia que até alcançarem o núcleo para o qual foram encaminhados, eram

[...] embarcados em velhos barcos, onde são amontoados em número excessivo em relação à capacidade do barco; durante uma travessia de 24 horas, freqüentemente ficavam sem receber nenhum tipo de alimento. Muitas vezes acontece que, por falta de barcos pelas costas norte ou sul, os imigrantes são obrigados a permanecer por cerca de um mês no albergue da imigração, onde, por causa da má qualidade dos alimentos, desenvolve-se entre eles febre gástrica, perigosa, sobretudo para as crianças.<sup>63</sup>

Quando chegavam aos núcleos colônias, deveriam existir lotes já medido de 25 hectares, e, em cada distrito, deveria haver uma comissão regional formada por um engenheiro diretor, um ajudante, um médico, um escrivão e certo número de agrimensores. Mas tal corpo técnico era inexistente, e apenas duas pessoas, muitas vezes, eram encarregadas de dar andamento a todo o serviço. O serviço de saúde, na inexistência de um médico, era exercido por encarregado da comissão e a alimentação era de péssima qualidade. Os barracões em que os imigrantes eram alojados,

[...] nas vizinhanças da área a ser colonizada, são mal construídos em cima de estacas e subdivididos horizontalmente por paredes, com muitos beliches, e são cobertos com folhas de palmeiras, bem como as paredes laterais. Vivem sob este teto todos juntos, sem distinção de família, sexo ou idade, por períodos mais ou menos longos [...]. Quando não existe mais espaço para os recém-chegados, estes são obrigados a recorrer à ajuda dos compatriotas para o próprio sustento, como aconteceu em Alfredo Chaves. Cansados de esperar a demarcação do lote prometido, muitas famílias abandonam o anti-higiênico barracão do distrito e procuram trabalho como meeiros ou como diaristas em outros lugares.<sup>64</sup>

Outro equívoco de Nagar. Não havia núcleo colonial na região de Alfredo Chaves, fora os de Rio Novo e de Castelo. Os colonos poderiam ter sido atraídos à região através de propagandas enganosas, já que particulares, e não o Estado, eram responsáveis pela divulgação dos núcleos, ajudando nas dificuldades enfrentadas pelos imigrantes.

Ainda alojados nos barracões distritais, trabalhavam na abertura de estradas ou nas fazendas circunvizinhas à localidade. Os adultos recebiam salário de 3.000 réis ao dia (3.33 liras) e os jovens de 12 até 18 anos recebiam 1.500 réis (1.66 liras) diários.

---

<sup>63</sup> Ibid., p.43.

<sup>64</sup> Ibid., p.47.

Podiam prestar tais serviços 15 dias por mês no primeiro ano e por 10 dias no segundo, facultado, ainda, obter nos primeiros quatro meses um empréstimo de 50.000 réis por mês (55.55 libras). Entretanto, o salário recebido, muitas vezes, era no mesmo sistema de *bônus* do *braccianti* urbano. O imigrante que se empregasse como parceiro numa propriedade agrícola receberia do proprietário alojamento e os víveres básicos a seu sustento e na época da colheita liquidaria suas contas com o patrão, mas

[...] lhe serão debitados, pelo fazendeiro, os artigos de consumo que adquiriu, os quais serão cobrados com um acréscimo de 12% sobre os preços correntes, juntando à totalidade o juro antecipado de mais 12%. A maioria dos fazendeiros faz a contagem da produção obtida do café e paga um preço inferior àquele que é praticado no mercado [...].<sup>65</sup>

Assim, o imigrante

[...] é obrigado a continuar trabalhando até que consiga saldar a própria dívida e enfim tornar-se credor, isto, após ter feito longas economias para adquirir terrenos e tornar-se um proprietário.<sup>66</sup>

Porém, essa é mais uma visão polêmica de Nagar. Saletto cita alguns exemplos:

Dois correspondentes consulares italianos fixados na região sul [do Espírito Santo] tinham opinião muito mais positiva sobre a parceria. “Os meeiros não são muito explorados”, afirmou um deles, “são bem tratados porque são necessários aos fazendeiros”.

Arrigo de Zettiry, em viagem de observação ao Espírito Santo, no auge da crise do café, encontrou muitos colonos que tinham créditos, alguns “vultuosos”, com fazendeiros arruinados e estavam desesperados com a perspectiva de perdê-los. Em conversas, alguns declararam ser “carinhosamente tratados”, enquanto outros acusaram os filhos dos fazendeiros de abusarem sexualmente das jovens colonas. Os parceiros encontrados por Zettiry haviam, portanto, acumulado um pecúlio nos anos de alta do café [época correspondente à primeira presidência de Moniz Freire].<sup>67</sup>

Ademais

Nas discussões sobre o problema de mão-de-obra, travadas no legislativo estadual, nos anos 90, os deputados afirmavam, sem contestação, que o imigrante “não sustenta a parceira, logo que tenha recursos”, “depois que está um determinado tempo na fazenda e adquire seu pecúlio ou impõe ao fazendeiro que lhe venda um pedaço de terra ou retira-se e vai se estabelecer em terras do Estado...”<sup>68</sup>

---

<sup>65</sup> Ibid, p.52.

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> SALETTO, 1996, p.147.

<sup>68</sup> Ibid.

Por fim, acerca das condições climáticas e higiênicas de Vitória, durante o forte calor do verão e com o surgimento de epidemias diversas, as pessoas de posse, da capital, passavam o verão no litoral de Vila Velha para cuidarem de sua saúde. Não raro eram os casos de febre-amarela, beribéri e até mesmo de pessoas não abastadas, infestadas de bichos-do-pé, resultado direto das ruas mal calçadas e alagadas. Mesmo que muitos projetos tivessem sido elaborados para melhorar as condições de vida e de higiene da capital do Estado, a Cia Torrens os desenvolvia muito lentamente – principalmente a construção do Novo Arrabalde. Assim, aqui era

[...] de opinião geral que se passarão muitos anos até que se conclua o projeto de fornecer água corrente à cidade, esgotos, iluminação e casas para os operários, como também já foi adiado, para um longínquo futuro, o grandioso projeto de construir uma nova cidade, perto do Atlântico, em uma localidade mais saudável.<sup>69</sup>

Outra visão equivocada de Nagar. Não era uma nova cidade que estava sendo construída, mas sim o novo bairro, o Novo Arrabalde, tema que será por nós discutido no capítulo 4.

A partir das denúncias de Carlo Nagar redigidas em fevereiro de 1895 e publicadas na Itália em abril do mesmo ano, em 20 de julho era publicado o histórico Decreto que proibia que a imigração subvencionada daquele reino ao Espírito Santo. Assim ele rezava:

O Régio Ministério do Interior, considerando que no Estado do Espírito Santo, seja pelo modo como foram conduzidos os serviços de imigração, seja pelas condições econômicas, climáticas e higiênicas da região submetendo aqueles que emigram a riscos e danos gravíssimos, decreta: é proibido até nova ordem aos agentes e subagentes de efetuarem operações de imigração para o Porto de Vitória e, em geral, para o Estado do Espírito Santo.<sup>70</sup>

A curta permanência de Carlo Nagar no Espírito Santo coincidiu com adversidades naturais que, em última instância, determinaram, na visão de Moniz Freire, os rumos da imigração. Além da epidemia de febre amarela em Vitória e em Cachoeiro de Santa Leopoldina, ocorreu no Sul do Estado um grave surto de cólera asiática proveniente do Rio de Janeiro. Moniz concluiu que a epidemia se alastrou porque

---

<sup>69</sup> NAGAR, 1995, p.62.

<sup>70</sup> Rizetto 1903, Apud Ibid, p.13.

[...] os atacados eram na maior parte pobres artistas estrangeiros, predispostos naturalmente para adquirir tal mal e raramente capazes de resistir-lhe pela falta de higiene das suas residências.<sup>71</sup>

Além disto, Moniz Freire afirma veementemente que Carlo Nagar foi infeliz ao não relatar que o *grosso* dos imigrantes, além de seduzidos por uma propaganda completamente desconhecida do governo do Estado, ao chegarem à hospedaria central manifestavam desejo incondicional de se dirigirem ao Rio Doce e se recusavam a ir a qualquer outra região do Estado, e Freire, mesmo intervindo pessoalmente para que os imigrantes fossem encaminhados às fazendas da região sul do Espírito Santo, foi obrigado a retroceder. Assim,

A maior parte dos imigrantes, seduzidos por uma propaganda a que o governo era completamente estranho, ao chegar à hospedaria central, manifestam o firme propósito de se encaminhar para o Rio Doce, e recusavam-se obstinadamente a tomar os destinos que lhes eram indicados.<sup>72</sup>

A 2<sup>o</sup> comissão (Antonio Prado, Accioly Vasconcellos, Moniz Freire e Demétrio Ribeiro) encontrava-se provisoriamente sem seu chefe e aos cuidados de seu ajudante. Os imigrantes teriam preferido se estabelecerem nos lotes medidos à margem do rio. Chuvas ocorridas de dezembro de 1894 a janeiro de 1895 ocasionaram inúmeras inundações, tornando impossível o cultivo às margens do rio e o aumento de suas águas impediu que os vapores navegassem pela região, isolando inúmeras regiões e tornando-as incomunicáveis. O comércio local teria sido obrigado a aumentar seus preços e, quando as águas abaixaram, nada mais natural que surgissem doenças tropicais e febres palustres. Após numerosos óbitos, muitos imigrantes se mudaram para outros lugares, fazendo muitos “grandes jornadas a pé, expostos aos rigores da estação calmosa, e depauperados pelos germens do mal adquirido,”<sup>73</sup> ou seja, um surto de impaludismo devido à cheia do Rio Doce.

De um relatório recebido, Moniz Freire verificou que

[...] que haviam sido 390, formando 94 famílias, os imigrantes estabelecidos nas condições que [...] descrevi; que deles 154 retiraram-se para Vitória, 159 tomaram destinos para outros núcleos, e 45 faleceram de febres; que dos falecidos 16 eram menores de 3 anos, e 11 menores de 9 anos [...].<sup>74</sup>

<sup>71</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896. p.110.

<sup>72</sup> Ibid.

<sup>73</sup> Ibid. p.111.

<sup>74</sup> Ibid.p.111-112.

Daí concluiu que as notícias negativas que se espalhavam pelos cantos da Europa sobre os malogros e insucessos dos imigrantes do Rio Doce, explorados sem balizamento algum pela imprensa européia, eram

[...] inspiradas pelas narrativas dos imigrantes voltados; era natural que a situação em que se acharam, a perda das pessoas da família, a maleita de que alguns ainda continuavam atacados, a desordem em que se retiravam, contribuíssem para tornar aflitivos o quadro d'esse êxodo e inspirar um sentimento falso da realidade; mas a verdade é que a calúnia e a perversidade de muitos desses indivíduos vieram ainda agravar os fatos.<sup>75</sup>

Moniz Freire assim enumerou as principais causas que teriam, na visão de Carlo Nagar, contribuído para o edito do Decreto de 20 de julho de 1895:

- a) deficiência dos meios de transportes para os imigrantes da Hospedaria Central aos núcleos coloniais;
- b) barracões distritais apertados e infectos, com aglomeração, sem distinção de idade e nem de sexo, de centenares de pessoas durante muitos meses, e algumas vezes anos, á espera da medição de seus lotes;
- c) demora excessiva na divisão e medição dos terrenos;
- d) alimentação escassa, má e a preços exorbitantes;
- e) pagamento em *bônus* em vez de dinheiro e demora d'esses pagamentos;
- f) abusos da policia, e justiça tardia, custosa e incerta;
- g) insalubridade do clima nos pontos destinados aos núcleos coloniais;
- h) deficiência do serviço médico, de serviço postal, de vias de comunicação, de escolas etc;
- i) remuneração pouco lucrativa aos colonos em relação ao trabalho, aos perigos, aos incômodos e ao preço elevado dos viveres.<sup>76</sup>

Dizendo Moniz Freire que a maioria das acusações de Carlo Nagar foi injusta, pondera que as três primeiras possuíam alguma veracidade. Admitia que até aquele momento não havia se conseguido organizar efetivamente um serviço regular de transportes entre os principais portos marítimos do Estado e os núcleos coloniais do interior. Aceitava que o colono era explorado; que os barracões, *grosso modo*, não eram bons; e que as Comissões Distritais, via de regra, realmente demoravam a medir os lotes. Todavia,

Em primeiro lugar não há a aglomeração de um tão grande número de pessoas, nem a promiscuidade que se alega; e depois, a não ser no Rio Doce, onde todos os núcleos são novos, é raro os imigrantes ficarem em barracões: todos eles são imediatamente atraídos pelos grandes e pequenos lavradores dos arredores, e vão trabalhar nas lavouras existentes: a maior parte mesmo prefere conservar-se nessas lavouras,

---

<sup>75</sup> Ibid. p.112.

<sup>76</sup> Ibid. p.114.

enquanto prepara as suas, a ir trabalhar nas estradas que o Estado manda abrir para dar-lhes os meios de subsistência.<sup>77</sup>

Sobre o tempo de permanência dos imigrantes nos barracões distritais, ela é

[...] é ato voluntário do imigrante, porque, apenas ele chega, o Estado dá-lhe o necessário adiantamento para a construção de sua habitação provisória no lote que lhe é designado.<sup>78</sup>

Por fim, acerca da demora na medição dos lotes, ela não teria

[...] trazido maior vexame aos imigrantes; nos núcleos do Rio Doce, onde ela seria sensível, há sempre uma grande quantidade de lotes disponíveis, mas nos outros é o próprio imigrante quem retarda a sua localização, seduzido pelas facilidades que encontra nos serviços de parceria que os lavradores proporcionam.<sup>79</sup>

Sobre as acusações de Carlo Nagar de que os imigrantes não recebiam salário em dinheiro, mas sim em *bônus*, Moniz Freire se defendeu afirmando que as Comissões recebiam trimestralmente um adiantamento de oito mil contos de réis e que os chefes, na falta do dinheiro, eram muitas vezes obrigados a dar *vales* aos trabalhadores. Com eles faziam suas comprar e, ao final de três meses, as Comissões os resgatavam e pagavam seu valor integral. Também salientou que durante toda sua gestão nunca houve necessidade de enviar a força policial a nenhum dos núcleos coloniais e que tampouco os processos judiciais fossem morosos, não sendo verídica, portanto, a acusação de Nagar sobre a demora do judiciário capixaba em julgar os casos e os desmandos da polícia estadual.

Sobre as condições de higiene, saúde e salubridade dos núcleos colônias, cada um possuía sim um médico, o serviço postal era regularmente efetuado pelas Comissões Distritais e se realmente não existiam escolas regulares nos núcleos, o Estado pagava aos particulares que desejassem lecionar. Ademais, todas as colônias

[...] estão situadas em terrenos altos, completamente sãos e servidos por boas aguadas. Dão-se, é verdade, casos de febres palustres após a derribada das matas, quando há grandes soes em seguida a chuvas abundantes, devido às decomposições vegetais; mas são tão comuns essas febres em toda a parte do mundo por onde a civilização vai se estendendo,

---

<sup>77</sup> Ibid. p.p.114-115.

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> Ibid.

que seria condenar a própria civilização fazer disso uma razão pra maldizer do nosso Estado.<sup>80</sup>

Apesar de todos os problemas, Moniz Freire avalia positivamente sua presidência ao ter introduzido 13.244 imigrantes, sem contar os nacionais. Sua grande maioria foi de italianos, além dos portugueses, espanhóis e outros de procedências diversas. Apesar da proibição do governo italiano, uma turma de italianos, chegados do Rio de Janeiro, entrou no Estado para construção de estradas de ferro. Ainda assim, o contrato Gioffoni, que expiraria no final de 1896, trouxe levas de imigrantes tirolezes (italianos cujo território foi anexado pela Áustria), poloneses e san-marinenses, ainda que não tenha atingido a mesma cifra das entradas italianas.

Moniz Freire reduziu substancialmente o problema da falta de mão-de-obra nas fazendas e promoveu a ocupação de núcleos coloniais que teriam forte desenvolvimento nos anos seguintes – como é o caso de Colatina, no Núcleo Antônio Prado. Outros núcleos tiveram progresso mais lento, porém, foram imprescindíveis para a ocupação de novas áreas no interior do Estado, como, por exemplo, Afonso Cláudio e Nova Venécia. Ademais, dos imigrantes chegados ao Espírito Santo desde o início da política imigratório pelo Governo Imperial, cerca de 44.510 até 1900, Moniz Freire, durante sua primeira presidência, foi o responsável pela introdução de 13.244 pessoas no ES – 29,75% do percentual total.

Assim, é possível concluirmos que a política imigracional de Moniz Freire foi vitoriosa, apesar de não apresentar resultados satisfatórios imediatos. Hoje somos uma cultura híbrida graças à ousadia de homens como Moniz que pensaram a imigração como parte de um projeto maior, algo imprescindível à solidificação da economia local. Nossas tradições culturais são extremamente ricas, graças às raízes fincadas por aqueles que para cá vieram com o sonho de conseguirem uma vida melhor. Ademais, sem a força de trabalho dos imigrantes e de seus descendentes – principalmente os italianos -, o “grosso” da estrutura do Espírito Santo não poderia ter sido construída – principalmente as estradas de ferro, peça fundamental do projeto político de Moniz para o Estado.

---

<sup>80</sup> Ibid. p.117.

## 4 DA TROPA DE BURRO AO VAPOR DOS TRENS: GOVERNAR É CONSTRUIR FERROVIAS

*A fábrica do futuro terá apenas dois operários: um homem e um cachorro. Função do homem: alimentar o cachorro. Função do cachorro: não deixar o homem tocar nas máquinas.*

**Walter Block.**

O início do século XIX marcou os primeiros ensaios para a implantação das estradas de ferro na Inglaterra e sua origem está intrinsecamente ligada às minas de carvão. Após a invenção da máquina a vapor por Watt, em 1770, surgiram várias tentativas para a construção de um veículo que fosse movimentado a vapor d'água para se locomover numa estrada pré-planejada, o que só ocorreu com sucesso em 1814. Nesse ano, o inventor inglês Jorge Stephenson conseguiu criar uma máquina que arrastasse alguns vagões numa linha férrea. O invento recebeu o nome *The Rocket*. Em 27 de setembro de 1825 ocorreu a primeira viagem de trem movido a vapor entre Stockton a Darlington – interior da Inglaterra. A linha férrea era composta por 25 quilômetros, e a velocidade média era de 25 km/h.<sup>1</sup> De acordo com El-Kareh, a engenharia ferroviária na Inglaterra

[...] vinha se transformando rapidamente. Na década de [18]30, o francês Marc Seguin construiu a caldeira “tubular” que aumentava a superfície de calor provocando maior quantidade de vapor, e, portanto, maior potência do que a de Stephenson. Por volta de 1850, foi inventado o “boggie”, o carro orientável que permitia ao comboio acompanhar as curvas da via, possibilitando aumento do conjunto locomotiva-vagões. Com isto aumentava a capacidade de transporte, a possibilidade de construir curvas mais acentuadas e tornar-se viável construir as linhas de montanha. Nesta mesma época difundiu-se o uso de trilhos de ferro fundido, mais duráveis, tornado as viagens mais seguras e aumentando a capacidade de transporte.<sup>2</sup>

Em idos da década de 1850, a rede básica de ferrovias inglesas já estava praticamente construída, só melhorando “substancialmente em meados do século XX com o abandono do vapor”<sup>3</sup> e com a introdução de novas tecnologias. Provada a viabilidade da construção de estradas de ferro, grupos fora da área da mineração e das linhas de carvão do nordeste da Inglaterra passaram a investir em sua

<sup>1</sup> BRINA, H. L. **Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1979.

<sup>2</sup> EL-KAREH, A. C. **Filha branca de mãe preta: A Companhia Estrada de ferro Dom Pedro I (1855-1865)**. Rio de Janeiro: Vozes, 1982. p.33.

<sup>3</sup> HOBBSAWM, E. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. São Paulo: Florense Universitária, 2003. p.102.

construção. Investidores de Manchester, Liverpool, Lancashire e Londres, almejando quebrar gargalos e monopólios, não pouparam capitais para levar adiante seus projetos. Inspirados na linha Liverpool a Manchester, construída em 1830, em que mais de 40.000 pessoas foram assistir à sua inauguração, os investidores, de acordo com Hobsbawm, desejavam

[...] expandir o comércio de suas cidades e conseguir um retorno adequado para seu capital. Entretanto, somente uma pequena fração dos 240 milhões de libras esterlinas investidos em estradas de ferro em 1850 tinha justificativas assim racionais.<sup>4</sup>

Transporte barato, ágil e rápido significou matérias-primas mais baratas, aumento da circulação de riquezas e maior mobilidade de mão-de-obra, além de mercados mais amplos e interligados. Os capitais das empresas se expandiram, pois recursos outrora empregados em estoques de algodão cru por meses em armazéns, puderam ser investidos em novas fábricas e equipamentos, e a emulação continental não se fez tardar. Na Bélgica e na área da atual Alemanha, as principais ferrovias já estavam construídas em idos de 1850, e, no final da década de 1860, as principais conexões da Europa Ocidental já estavam concluídas. Daí a afirmação de David Landes: “construção de ferrovias foi o mais importante estímulo isolado ao crescimento industrial da Europa Ocidental.”<sup>5</sup> Ademais, vinte anos depois da invenção do trem, a paisagem europeia estava completamente alterada, pois as ferrovias serviram para vencer longas distâncias e alcançar diferentes lugares de forma eficiente e rápida, permitindo, em última instância, o funcionamento de diversos ramais e linhas.<sup>6</sup>

Mas em nenhum país da Europa, do primeiro quartel do século XIX, a estrutura financeira era tão avançada quanto na Inglaterra. Lá, o crédito bancário tinha grande importância, mas grande parte do dinheiro investido em ferrovias não deixou vestígios. Já na década de 1830 havia enormes somas de dinheiro “queimando” nos bolsos de seus proprietários, buscando, novamente de acordo com Hobsbawm, quaisquer investimentos que dessem rendimentos maiores que os 3,4% pagos pelos títulos públicos. Na década de 1860, o excedente era estimado em 60 milhões de

---

<sup>4</sup> Ibid, p.103-104.

<sup>5</sup> LANDES, D. **Prometeu desacorrentado**: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental desde 1750 até nossos dias. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

<sup>6</sup> TONOCCHI, História das ferrovias. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 02 jan. 2003.

libras – quase o dobro do valor estimado da indústria algodoeira em meados da década de 1830. Porém,

Os ingleses com excedentes, encorajados por projetistas, empreiteiros e outros, cujos lucros eram ganhos não administrando estradas de ferro, e sim, construindo-as ou planejando-as, não se deixaram amedrontar pelos custos extraordinariamente inflados das estradas de ferro, que tornavam a capitalização por milha de linha, na Inglaterra e no País de Gales, três vezes maior do que na Prússia, cinco vezes maior do que nos Estados Unidos e sete vezes maiores do que na Suécia. Grande parte do capital perdeu-se nas recessões que se seguiam às “manias ferroviárias.”<sup>7</sup>

O estímulo à construção de ferrovias pelo mundo começava a expandir-se a partir da década de 1840. A tabela 7 mostra a quantidade de linhas férreas construídas no Reino Unido, na Europa, nos E.U.A e nos demais países do mundo entre 1840 e 1880, o que, para Hobsbawn, foi consequência de dois fatores: a industrialização da Europa Continental e dos Estados Unidos e a exportação de capitais britânicos para diversas partes do mundo, incluindo as áreas periféricas.

**TABELA 7**  
**CONSTRUÇÃO MUNDIAL DE ESTRADAS DE FERRO ENTRE 1840 E 1880**

<b>Décadas</b>	<b>Reino Unido</b>	<b>Europa e Reino Unido</b>	<b>E.U.A</b>	<b>Resto do Mundo</b>
1840-1850	6.000	13.000	7.000	-
1850-1860	4.000	17.000	24.000	1.000
1860-1870	5.000	31.000	24.000	7.000
1870-1880	2.000	39.000	51.000	12.000

Fonte: Hobsbawnm, 2006.

No que se refere ao primeiro ponto, a produção do aço em massa, substituindo o ferro, fez com que novas indústrias de bens de capital surgissem, demandando a empregabilidade de uma mão-de-obra mais qualificada e melhor remunerada, incrementando, em última instância, a indústria mecânica, a construção de máquinas, a indústria naval etc. Mesmo a mão-de-obra pouco qualificada conseguiu ocupação a troco de salários menores, dando oportunidades para pessoas que até então tinham dificuldades para conseguir emprego ou que se encontrassem subempregadas.

Sobre o segundo ponto, houve um aumento da exportação de capitais britânicos para o resto do mundo. Só em 1870, mais de 700 milhões de libras estavam

<sup>7</sup> HOBBSAWN, 2003, p.105-106.

investidos no exterior e um quarto deles estava locado só nos Estados Unidos. Investia-se sem medo, pois uma lei daquela época, na Inglaterra, que permitia a formação de companhias por ações de responsabilidade limitada, estimulou numerosos investimentos – muitos deles aventurecos – em inúmeras partes do mundo. Se uma companhia, nacional ou não, fosse à falência, o investidor perdia apenas seu investimento e não toda sua fortuna e

[...] o extraordinário crescimento das propriedades britânicas no exterior poderia ter-se realizado sem muita exportação adicional de capital, simplesmente através de reinvestimentos dos juros e dividendos do que já se achava no exterior. [...] graças à transformação do mercado de capital na era das estradas de ferro, o capital dispôs-se a procurar inversões não somente nos tradicionais bens móveis e títulos do governo, como também em ações individuais.<sup>8</sup>

O capital, principalmente após a segunda metade do século XIX, não limitava-se mais ao nível internacional à simples troca de produtos. Ele apropriou-se da própria produção, desta vez em escala mundial e a indústria ferroviária foi o grande fator transformador das empresas capitalistas de sua época, criando pela primeira vez na história, um mercado local e internacional unificados. Na Inglaterra, por exemplo, tal fenômeno provocou no crescimento da produção mineira (hulha e ferro), de produtos siderúrgicos (trilhos, pontes metálicas, vapores etc.) e da produção sistemática de máquinas e motores diversos, muitos deles sendo exportados para o exterior. Houve também incentivo às indústrias leves, principalmente de tecidos (roupas e uniformes), de vidro (janelas) e de construção de pontes, estações, canais etc. Já nos países periféricos, incluindo o Brasil, o fenômeno foi reverso: significou, junto à navegação a vapor, maior escoamento das produções primárias aos portos, já que, grande maioria das estradas de ferro construídas estavam locadas no interior, com o objetivo quase exclusivo de escoar a produção de café. Transferência de capitais, aumento da dívida externa e constantes saldos negativos são aspectos marcantes do fenômeno provocado pela movimentação de capitais em escala mundial – principalmente para países de economia predominantemente primária.<sup>9</sup>

Com as ferrovias, o mercado de capitais ingleses transformou-se em meio valioso de enriquecimento. As bolsas de Manchester, Liverpool e Glasgow tornaram-se produtos da “mania ferroviária” e bancos como o “Citty” transformaram-se em

---

<sup>8</sup> Ibid, p.109-110.

<sup>9</sup> EL-KAREH, 1982.

instrumento indispensável à captação de recursos. Mesmo que a Inglaterra, da segunda metade do século XIX, não fosse mais a “oficina mecânica do mundo”, com as estradas de ferro criou-se uma demanda e uma dinâmica sem precedentes em sua história, ocorrendo o mesmo na Europa continental e nos Estados Unidos, principalmente no que se refere à construção de vagões, de bens de capital, de bens de consumo duráveis, de trilhos, de rodas, de vapores e de máquinas diversas, além de encurtar, como já citado, o transporte de mercadorias diversas e pessoas.<sup>10</sup>

Numa época em que o Liberalismo Econômico já era realidade e os entraves mercantilistas já estavam quase superados, a Inglaterra encontrou na economia brasileira um mercado carente de investimentos, fornecendo os bens e equipamentos iniciais indispensáveis para a construção de nossas primeiras linhas férreas. A tabela 8 mostra-nos os investimentos britânicos na América Latina e no Brasil entre 1825 e 1913.

**TABELA 8**  
**INVESTIMENTO BRITÂNICO NA AMÉRICA LATINA E NO BRASIL ENTRE**  
**1825 E 1913**

<b>Ano</b>	<b>América Latina</b>	<b>Brasil</b>
1825	24,6	4,0
1840	30,8	6,9
1865	80,9	20,3
1875	174,6	30,9
1885	246,6	47,6
1895	552,5	93,0
1905	688,3	122,9
1913	1.177,5	254,8

Fonte: SILVA, 1981.

Se na Grã-Bretanha muitas das estradas de ferro foram construídas com capitais privados, nos Estados Unidos, ao contrário, o governo foi responsável por no mínimo, 30% dos investimentos. Em alguns casos, a autoridade pública chegou a fornecer quase três quartos dos investimentos. As primeiras sociedades anônimas americanas assemelhavam-se a agências públicas, organizadas por cartas individuais de associação reconhecidas pelo governo, recebendo isenções, concessões, garantia de títulos, imunidades e tantos outros privilégios que ficaria difícil de listá-los. Em certas situações, os governos estaduais compravam ações de

<sup>10</sup> LANDES, 1997.

algumas companhias e fixavam representantes em sua diretoria. Mas o crescimento do setor privado multiplicou o número de sociedades por ações, provocando uma distinção entre sociedade anônima pública e sociedade anônima privada. As que tinham a intenção de lucro perderam seu caráter precursor de bem público, fazendo com que a “sociedade anônima, que surgira na América como agente estatal, acabasse com a cidadela da liberdade do comércio face ao Estado.”<sup>11</sup>

No que se refere ao Brasil, o Código Comercial de 1850 formalmente reconheceu a existência das sociedades por ações e as sociedades anônimas. Determinou que em uma companhia qualquer, os sócios fossem responsáveis apenas pelo capital investido no valor de suas ações, determinando que se uma companhia falisse, o investimento perdido seria apenas o aplicado, e não todos os bens de um acionista.<sup>12</sup>

Porém, devido à inexistência de indústrias pesadas no Brasil, todo material necessário à construção de linhas férreas era importado – principalmente da Inglaterra. Apenas peças simples eram produzidas em pequenas empresas ou no Estaleiro de Ponta da Areia, propriedade do Barão de Mauá. As estradas de ferro brasileiras não abriram novas fronteiras e nem tampouco visavam unificar, como no caso inglês, os mercados do país, mas sim acompanhar áreas que iam sendo desbravadas pelas “frentes pioneiras” surgidas com o cultivo do café, principalmente aquelas do Vale do Paraíba e do Oeste paulista, e outras localizadas em novas áreas colonizadas em virtude da cultura cafeeira, visando escoar a produção para os portos, daí ao mercado externo.<sup>13</sup>

#### 4.1 AS FERROVIAS NO BRASIL: OS PRIMEIROS ENSAIOS

O esboço das primeiras ferrovias brasileiras surgiu em 1835. Durante a regência, foi criada a “Lei Feijó” após promulgação da Lei n.º 101 de 31 de outubro de 1835, visando tão somente autorizar

---

<sup>11</sup> SCHLESINGER JR, A. M. **Os ciclos na História Americana**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992. p.257.

<sup>12</sup> EL\_KAREH, 1982.

<sup>13</sup> MATOS, O. N. d. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.

[...] o governo a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro, da capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros de transportes de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem.<sup>14</sup>

A “Lei Feijó” veio atender a uma demanda específica dos cafeicultores da região Sudeste, que queriam maximizar o escoamento de sua produção aos portos do litoral e intensificar a exploração do trabalho escravo. Todavia, Ribeiro é cético em relação aos benefícios e à utilidade prática da referida Lei, pois

[...] no texto legal o que transparece é uma preocupação mais ampla do Estado, interessado em dotar o país de estradas de ferro, acentuando a importância em conectar as províncias mais longínquas com a capital do Império pelos meios mais modernos disponíveis. Afinal, o Império do Brasil se formou em plena era industrial!<sup>15</sup>

Em 1839, o inglês Thomaz Cochrane, requereu concessão, através da “Lei Feijó”, para construir uma linha férrea que ligasse a Corte ao Vale do Paraíba, sendo ela estendida até Cachoeira, local em que a parte “alta” do rio Paraíba era navegável. Visando articular navegação, estradas de rodagem e linhas férreas, a iniciativa de Cochrane teria ainda privilégio de exploração de 80 anos, porém não foi levada adiante. Para Ribeiro:

Uma análise diferenciada indica que ao Estado brasileiro da primeira metade do dezenove caberia reverter o quadro socioeconômico colonial, estimulando a imigração e os investimentos privados de risco e prossequindo com a política de diversificação das atividades econômicas, tal como se passava nos países em desenvolvimento. Por essa razão o fracasso de Cochrane não se deu pela ausência de capitais no Brasil ou em Londres, nem pela falta de homens, mas sim devido à negativa da Câmara Legislativa em conceder-lhe juros sobre os capitais investidos em sua firma, a Imperial Companhia Estrada de Ferro.<sup>16</sup>

Em 1836, a Assembléia Provincial de São Paulo, aprovou em 18 de março seu plano de transportes, combinando um amplo projeto de construção de estradas de ferro, de canais e de rodovias. Foi alterada por uma lei de 30 de março de 1838 e também deu ao Brasil sua primeira concessão férrea, sem, porém, tornado-se realidade.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> BRASIL, Lei n.º 101 de 31 de outubro de 1835. **Diário oficial [do] Império do Brasil.**

<sup>15</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M. **Ofício Criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1870-1910).** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995, p.70.

<sup>16</sup> Ibid, p.68.

<sup>17</sup> Sobre a história das estradas férreas de São Paulo ver: Ibid e MATTOS, 1990.

A construção de estradas de ferro no Brasil só começou a “sair do papel” a partir da década de 1850, quando o café firmou-se como principal produto brasileiro e já disputava a liderança da produção mundial. Em 1825, o café brasileiro era responsável por 20% da produção mundial. Em 1850, sua produção havia quintuplicado. De 1875 a 1880 ela equivalia a 50% da oferta global. Por fim, de 1889 a 1895 nossos cafezais sozinhos eram responsáveis por mais de 57% da oferta cafeeira do mundo.<sup>18</sup>

O Brasil tornou-se um lugar favorável a empreendimentos tão arrojados como a construção de ferrovias, pois com a situação política estável e com a proibição do tráfico de escravos houve liberação de capitais que, outrora direcionados ao tráfico, pudessem ser direcionados a outras atividades – dentre elas a construção de ferrovias. Necessitando criar uma rede de estradas para maximizar os lucros do setor cafeeiro e melhorar o escoamento do café para os portos, a “Lei Feijó” não mais correspondia aos anseios da elite brasileira da época.

Com a promulgação da Lei. n.º 641, de 26 de junho de 1852, surge um novo marco para a história das ferrovias brasileiras, pois, a partir dela, vários pontos da antiga “Lei Feijó” foram melhorados. A partir dela, o governo imperial estabelecia zonas privilegiadas de exploração aos interessados em arcar com o ônus das construções. Cedia-se aos interessados cinco léguas (trinta quilômetros) para cada lado do eixo da linha e garantia de juros sobre o capital empregado na construção, mas era Impedida a utilização de escravos na construção das ferrovias, nos permitindo inferir que tal empreitada pode ser considerada, mesmo que indiretamente, um estímulo à formação de um emergente mercado assalariado no país.

Além disso, os trabalhadores nacionais que se dedicassem à construção de linhas férreas poderiam resguardar-se do recrutamento militar obrigatório e obter dispensa, quando lhe conviesse, da Guarda Nacional. Garantia, ainda, juros de 5% ao ano em cima do capital investido pelos concessionários durante a construção das ferrovias (caso o lucro anual fosse menor que 5% daquele investido), podendo o mecanismo de garantia de juros “ser considerado o principal e primeiro ponto de partida da

---

<sup>18</sup> HERKENHOFF, S. L. V. **Mauá e Moniz Freire: ferrovias&pioneirismo econômico no Século XIX.** Vitória: IHGES, 2000.

decolagem da viação férrea brasileira,<sup>19</sup> e, passado o investimento inicial na construção, o lucro seria de fato obtido pela exportação via cobrança de frete e vendas.

Muitas províncias garantiram juros suplementares de 2% sobre o valor estipulado na lei. Tal iniciativa coube primeiramente à Bahia, sendo copiada mais adiante por São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro.<sup>20</sup> Ademais, a construção de estradas de ferro a partir de 1852, no Brasil, significou o atendimento dos reclames da classe escravista, principalmente dos fazendeiros fluminenses de café, temerosos com a interrupção da vinda de cativos africanos e esperavam que ela fosse um importante meio de sustentação do crescimento da produção cafeeira, através, como já citado, da melhoria do escoamento do café do interior aos portos.

Assim, a lei de 1852, fez o Estado imperial brasileiro reorientar suas prioridades segundo interesses de influentes cafeicultores, de segmentos urbanos ligados ao café e de negociantes internacionais que almejavam expandir seus negócios no Brasil e auferir grandes lucros. Junto à construção das ferrovias, durante a década de 1860, por exemplo, foram instalados no território brasileiro 20 companhias de navegação, 23 companhias de seguro, 4 firmas de colonização, 8 empresas de mineração, 3 companhias de transporte urbano, 2 outras de gás, 14 bancos, 8 vias férreas e 3 caixas econômicas, prova de que a expansão cafeeira e a reorientação do Estado brasileiro criaram uma nova dinâmica econômica, demandando investimentos a vários segmentos e negócios que até então não eram privilegiados, apesar da estrutura ser escravista e completamente dependente dos grandes centros – principalmente de investimentos, de tecnologia e de produtos diversos.<sup>21</sup>

Em 1854, por iniciativa do Barão de Mauá, foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário brasileiro ligando a Corte imperial à Vila de Fragoso, cuja distância inicial era de 14 quilômetros. Em 09 de maio de 1855, após a promulgação do Decreto n.º 1.599, ela torna-se uma sociedade anônima chamada Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, com concessão de 90 anos a partir da data em que suas 60 mil ações fossem subscritas e distribuídas. Sua sede e direção geral ficavam na corte.

---

<sup>19</sup> BITTENCOURT, G. **História Geral e Econômica do Espírito Santo**: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006. p.184-185.

<sup>20</sup> MATTOS, 1990.

<sup>21</sup> HERKENHOFF, 2000.

Porém, o governo imperial não tinha condições, de sozinho, construir a tão sonhada primeira estrada de ferro brasileira e não arcou sozinho com o ônus da empreitada, recorrendo a particulares com o intuito, nas palavras de El-Kareh, de estimular o “espírito de associação” tão em voga na Europa da época e lá responsável pelo desenvolvimento da maioria dos países. Seu fundo em 1860, no dizer de Ribeiro o “auge da produção cafeeira Paraíba fluminense”, tinha 57,90% de ações oriundas do setor bancário, 2,26% sob poder de sociedades anônimas, 1,86% controlados por “outras sociedades”, 4,5% pertencentes ao setor comercial, 26,13% sem identificação e apenas 7,32% de suas ações pertenciam ao capital advindo do meio rural.<sup>22</sup> Todavia,

Era pensamento geral, na época, tanto no Brasil como na Europa, na França por exemplo, que o Estado devia ser o proprietário de suas principais linhas de comunicação interna, tão grandes eram os interesses econômicos, sociais e políticos a elas ligadas.<sup>23</sup>

E

[...] da mesma forma que o controle permanente de uma grande artéria, por interesses privados, podia afetar e prejudicar o exercício da soberania do próprio Estado, especialmente no caso do Brasil, onde, devido à escassez de capital e à prática impossibilidade de se construir outra Estrada concorrente, havia uma tendência ao monopólio de fato do transporte pela Pedro II [...]. Mas o governo preferiu que fosse privada.<sup>24</sup>

A Estrada de Ferro Dom Pedro II escoava o café produzido em todo o Vale do Paraíba, e, anos depois, prolongou-se até o norte de São Paulo e Sudeste de Minas Gerais. Não se objetivava, num primeiro momento, vencer o planalto, pois as possibilidades técnicas não permitiam, apesar de em 1853 ter sido inaugurada a primeira linha férrea montanhosa pela Inglaterra. Não dominando tal tecnologia, mesclou-se ferrovia, estradas de rodagem e trechos percorridos por vapores. A concessão feita a Mauá, em 1852, cujo custo era extremamente elevado e o curso sinuoso, para ir do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e, mais tarde, a Minas, compunha-se de um trajeto misto:

[...] por mar, do Rio até o porto Mauá, na Baía de Guanabara; por estrada de ferro, de Mauá até a raiz da Serra da Estrela; por estrada de rodagem, daí até Petrópolis e novamente por estrada de ferro de Petrópolis em diante.

<sup>22</sup> RIBEIRO, 1995, p.72.

<sup>23</sup> EL-KAREH, 1982, p.132.

<sup>24</sup> Ibid

Não se cogitava, então de vencer a escarpa do planalto, pois as possibilidades técnicas ainda não o permitiam.<sup>25</sup>

Já as tentativas de se construir uma ferrovia que ligasse Santos a São Paulo iniciou-se também na década de 1850. Novamente o Barão de Mauá, desta vez em parceria com o Marquês de Monte Alegre e Pimenta Bueno, conseguiram do governo privilégio de noventa anos para a construção, uso e gozo de uma linha férrea que ligasse Santos a Jundiaí, “cortando” também São Paulo. O capital da empresa foi constituído em Londres, cujo maior acionário foi o “City”. Iniciada a obra em novembro de 1860, em 1866 ela chegou à capital paulista, atingindo um ano depois, Jundiaí, com um percurso de 140 quilômetros.

Em março de 1870, iniciou-se a construção da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. A *Paulista*, como ficou conhecida, tinha um trecho inicial de 45 km entre Jundiaí e Campinas, chegando nesta em agosto de 1872.

Feitas estas considerações iniciais, a história ferroviária brasileira, de acordo com Adolfo A. Pinto, pode ser dividida em quatro fases:

- a) **1º fase** (1835-1852): ensaios e primeiras tentativas que consistiram em “preparar terreno” a futuros acertos:
- b) **2º fase** (1852-1880): época em que os primeiros resultados positivos começam a aparecer, balizadas pelas concessões privilegiadas de zonas e garantia de juros:
- c) **3º fase** (1880-1891): As estradas de ferro eram construídas mediante áreas de concessão, porém sem a obrigatoriedade de garantia de juros:
- d) **4º fase** (1891 em diante): início efetivo da plena liberdade ferroviária no Brasil e sua emancipação do Estado. Torna-se livre a qualquer particular ou não a construção de estradas de ferro, apenas respeitado-se os direitos contratuais adquiridos dos concessionários.<sup>26</sup>

A história ferroviária do Espírito Santo inicia-se na terceira fase proposta por Adolfo A. Pinto. Porém, se no restante do Brasil, a partir da quarta fase sugerida pelo referido autor, a construção de ferrovias era uma atividade econômica já

---

<sup>25</sup> MATOS, 1990, p.64-65.

<sup>26</sup> Adolfo A. Pinto 1903, Apud Ibid.

emancipada do Estado, no Espírito Santo isso não é verificado, pois a maioria das linhas férreas projetadas foi construída pelo Estado (os 71 primeiros quilômetros da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo), com a exceção da Estrada de Ferro Vitória-Minas (concessão federal construída no início do século XX) e da Estrada de Ferro São Mateus e da Estrada de Ferro do Itapemirim (ambas eram concessões particulares, projetadas entre as décadas de 1910 a 1920). A tabela 9 nos dá os números dos quilômetros ferroviários construídos no Brasil entre 1854 e 1903.

**TABELA 9**  
**FERROVIAS CONSTRUIDAS NO BRASIL ENTRE 1854 E 1903**

Decênios	Quilômetros
1854 a 1863	428
1864 a 1873	70
1874 a 1883	4.225
1884 a 1893	6.131
1894 a 1903	4.525
<b>Total</b>	<b>15.379</b>

Fonte: Brina, 1979.

#### 4.2 FERROVIAS NO ESPÍRITO SANTO: OS PRIMEIROS ENSAIOS

Foi a partir da década de 1870 que a construção de ferrovias passou a ser discutida no Espírito Santo com o objetivo de resolver o problema de transporte e de escoamento da produção cafeeira, tema sempre delicado por causa do solo acidentado e montanhoso do Estado.

Em 1871, a Assembléia Provincial votou uma moção ao Governo Central pedindo ajuda para que estudos para avaliação dos projetos e propostas fossem viabilizados. Em 19 de agosto de 1872, Miguel Feital, Thomaz Duton Júnior e Francisco Portela requereram junto ao Governo Provincial privilégio de 60 anos para a

[...] primeira via férrea [capixaba] projetada. Foi a primeira concessão de uma estrada para a antiga província do Espírito Santo. Teria 135 quilômetros, bitola estreita, desenvolvendo-se desde Vitória até a margem do Itabapoana, passando pelas colônias da Sta. Leopoldina, Sta. Isabel, Rio

Novo, pela atual cidade do Cachoeiro do Itapemirim, com um ramal para Piuma.<sup>27</sup>

A lei n.º 37, de 27 de novembro de 1873, autorizou a assinatura do contrato estabelecido entre a Província e os concessionários em 23 de outubro de 1873. Sob a responsabilidade do engenheiro Hermílio Alves, a estrada de ferro teria um ramal que a ligaria até a Província de Minas Gerais. Orçada em seis mil contos de réis, o Governo Imperial, concedeu aos interessados juros de 7% sobre o capital investido até os primeiros 46 quilômetros. Porém, havendo divergências entre os engenheiros contratantes por causa de uma nova prorrogação pedida para o ano de 1875, um aviso ministerial de 28 de dezembro de 1877 decretou caduco o contrato e a garantia e juros, levando o projeto a ser suspenso.<sup>28</sup>

Os trabalhos foram retomados em 1881. O Governo Imperial abriu nova concorrência para a construção da estrada de ferro e foi contratada a firma Warring Brothers de Londres. Novos estudos foram realizados por uma comissão de engenheiros ingleses sob a chefia do engenheiro Brotherwood, levando cerca de um ano para ser concluído. Mas o contrato foi rescindido e o Governo pagou-lhes uma indenização de 70.000 mil Libras, adiando momentaneamente a construção da tão sonhada primeira ferrovia capixaba.<sup>29</sup>

Porém, a década de 1880, foi marcada no Espírito Santo pelas primeiras tentativas efetivas de se construir ferrovias. Planos audaciosos não faltavam e um jovem promissor e audacioso deputado provincial estava em todos os debates da referida década sobre linhas férreas: Moniz Freire.

Um dos grandes sonhos da classe política capixaba daquela época era a ligação da então província do Espírito Santo com Minas Gerais. Na sessão ordinária da Assembléia Provincial, de 19 de março de 1880, o deputado Cleto Nunes, em tom de desabafo, discorreu sobre a situação estacionária do Estado e da justificativa urgente de dotar o Estado de uma rede regular de ferrovias:

---

<sup>27</sup> NEVES, G. S. Estrada de Ferro Leopoldina – histórico da Linha Sul do Espírito Santo de um relatório do dr. Gilberto Santos Neves em 1940. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**. Espírito Santo, n.14, Dez. de 1941, p.40.

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Ibid.

[...] minha Província, por acumulação de erros administrativos, aí está quase estacionária sem poder seguir livre e desimpedida a larga estrada dos melhoramentos morais e materiais de que é carecedora. A sua aspiração suprema – a realização de uma estrada de ferro – não passa hoje de um sonho majestoso.

Enquanto deixarmos correr o tempo presos à rotina, ao norte e sul da Província, levantam-se ferrovias que, procurando nossas divisas, vêm arrancar os produtos de nossa exportação para as Províncias vizinhas, depauperando nossos cofres.<sup>30</sup>

Nesse mesmo ano, a Assembléia Provincial aprova a Lei n.º 18, um audacioso plano de construção férrea que previa a ligação do porto de Vitória a Minas Gerais. Dividido em dois ramais, o primeiro traçado, norte, partiria da capital, atravessando os municípios de Serra, Nova Almeida e o Vale do Rio Doce até a localidade de Natividade ou Serra do Manhuassú. O segundo ramal, o sul, sairia também de Vitória, “cortaria” Viana, Guarapari, Benevente (atual Anchieta), Itapemirim e Cachoeiro do Itapemirim até as divisas de Minas. Em 11 de março de 1881, foi encaminhado à Assembléia a cópia do contrato celebrado com os engenheiros Hermilio Candido da Consta Alves e Frederico Martins de Azambuja Meirelles para apreciação. Os deputados não foram unânimes em relação a alguns pontos do projeto, principalmente aquele referente à necessidade da construção dos dois ramais.

O deputado Armínio Guaraná, fazendeiro em Santa Cruz, defendia a construção das duas estradas. Não aceitava a exclusão do ramal norte, pois, para ele, tal iniciativa, em última instância, era impreterível para o desenvolvimento da região do Vale do Rio Doce. Porém, o deputado sulista, Horta de Araújo, era favorável à construção de uma única via férrea pelo sul do Espírito Santo. Afirmava a inviabilidade da construção da linha do norte pela diminuta produção agrícola da região e baixa densidade populacional de seu solo, salientando, ademais, que

[...] da escolha do traçado da primeira estrada de ferro nesta Província depende o seu futuro. Não desejo que ela vá enfileirar-se entre as que já existem no Império e têm deixado de prosperar em consequência de [...] má escolha de seus traçados.<sup>31</sup>

Em 1883, Moniz Freire, antes mesmo da definição da conclusão do traçado definitivo da linha férrea, propôs sua expansão, autorizando o governo provincial a conceder

---

<sup>30</sup> Cleto Nunes 1980, Apud BICHARA, M. T. **História do Legislativo do Espírito Santo** (1835-1889). Tomo I. Vitória: Gráfica Leoprint LTDA, 1984. p.346.

<sup>31</sup> Horta de Araújo 1881, Apud Ibid, p.347.

privilégio de trinta anos de exploração a Guilherme Frederico de Almeida para construir ramais diversos da estrada de ferro movidos à tração animal, que, partindo da matriz, deveria interligá-la às cidades mais prósperas e viáveis economicamente do interior, mas o projeto não foi aprovado.<sup>32</sup>

Em 1882 surge na Assembléia Provincial, um projeto para a ligação do Espírito Santo até os limites da província do Rio de Janeiro, mais precisamente do Porto de Vitória até a localidade de Santo Eduardo. Foi enviado, à mesa, um requerimento para que fosse criada uma comissão encarregada de fazer uma petição ao governo Imperial solicitando direito de concessão e garantia de juros à “Empresa de Viação Férrea Carangola.” Assim o deputado Emilio Coutinho, irmão de Henrique Coutinho, manifestou-se sobre a necessidade da construção da linha férrea:

[...] conheço quanto é prejudicial à Zona do Itabapoana e Carangola a exportação pelas vias férreas de Carangola e Macaé. Não é preciso um ramal, **é preciso uma estrada cujo porto seja na Capital da Província [...]. Acredito que o Porto de Vitória há de ser um dia, talvez próximo, o empório comercial e agrícola do sul da Província e ainda de Carangola e margem direito do Itabapoana.**<sup>33</sup>

A Assembléia Provincial autorizava a construção de duas estradas para o Sul do Estado. Um trecho teria por ponto de partida Vitória até as cercanias do Rio Pardo. O outro sairia de Cachoeiro do Itapemirim até Duas Barras, com ramais para Alegre e Itapemirim. Em 1882 ambas foram concedidas com garantia de juros. A primeira foi cedida a Eduardo Mendes Limoeiro e José Maria Barbosa. Já a segunda foi entregue a Henrique Deslandes, prevendo a construção de uma linha férrea com 71 km de extensão e bitolas de um metro

[...] por objetivo o porto da Barra do Itapemirim, com o fim de fazer desaparecer o tráfego fluvial que, devido à péssima navegabilidade do rio na seca, provocava clamores da lavoura no interior, pela demora de seus produtos nos trapiches do Cachoeiro, demora que ela dava como causa da depreciação de seus produtos na praça do Rio.<sup>34</sup>

Sobre a primeira estrada, em 6 de abril de 1883, o deputado provincial José Cesário apresentou à Comissão de Obras da Assembléia Provincial um requerimento dos novos concessionários José Antônio Guimarães e Manoel Afonso Cardoso para a construção da estrada. Os deputados, dentre eles Moniz Freire, emitiram parecer

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Emilio Coutinho 1882, apud Ibid, p.349.

<sup>34</sup> O Comércio do Espírito Santo, Vitória, 01 out. 1897.

favorável, porém ela seria construída sobre uma estrada de rodagem que estava em vias de ser construída no trecho. O empreendimento foi aprovado, mas deveria ser executado com a ajuda dos cofres provinciais, o que não foi levado adiante pela falta de recursos.

Porém, a navegação fluvial era uma atividade bastante remuneradora para Cachoeiro do Itapemirim, que via nela uma fonte imprescindível para as barcaças que faziam aquele serviço e a estrada dali para a Barra, levaria a cidade à falência, visto que, o porto fluvial de Cachoeiro era importante escoadouro do café da parte alta da bacia do rio Itapemirim. Mas os cachoeiranos encontraram apoio nos interesses pessoais de alguns fazendeiros do Castelo, subscritor das ações da estrada, fazendo com que a linha fosse construída, ligando Alegre e Castelo a Cachoeiro e não até o porto da Barra do Itapemirim, ficando, todavia, “de pé a idéia do seu prolongamento para a Barra, a qual jamais desapareceu.”<sup>35</sup>

Iniciadas as obras da segunda estrada, o capitão Deslandes não as concluiu e sua antiga concessão foi transferida ao Visconde de São Salvador de Matosinhos, então presidente da “Companhia de Navegação Espírito Santo-Caravelas”. A estrada de ferro Caravelas, mais conhecida por “Cachoeiro a Alegre”, foi inaugurada em 6 de janeiro de 1887, tendo dois ramais: Cachoeiro-Alegre e Cachoeiro-Castelo, sendo a única de sua época que “não ficou no papel” e foi a primeira ferrovia capixaba, construída quase quarenta anos após a primeira ferrovia brasileira.

No que se refere à “Vitória ao Rio Pardo”, em 10 de abril de 1883, Moniz Freire apresentou um projeto concedendo garantia de juros aos interessados de sete por cento sobre o capital máximo de seis contos de reis, elevando o prazo de privilégio de cinquenta para noventa anos. Mas, em 15 de novembro de 1886, seus concessionários dirigem uma petição ao legislativo pedindo dilatação do prazo para conclusão dos estudos de viabilidade da construção da ferrovia. A petição foi negada e os empresários foram obrigados a entregar os estudos dentro do prazo estipulado no contrato. Já em poder da “Companhia de Viação Férrea Sapucahy”, apenas em 1891 os trabalhos foram reiniciados.

---

<sup>35</sup> O Comércio do Espírito Santo...

### 4.3 FERROVIAS NO ESPÍRITO SANTO DE 1892 A 1896

O café deu grande impulso à economia do Espírito Santo, em idos do século XIX. A região dos núcleos colônias tornou-se grande atrativo para seu plantio, mas quando aumentou a ocupação da antiga Província, principalmente após a difusão dos cafezais na região central e sul, houve um aumento significativo da receita Provincial, e, a partir da segunda metade do século, ele já dava saldos positivos à balança comercial:

No exercício de 1869, por exemplo, atingiu 189:963\$769, subindo a 235:099\$661, no ano seguinte, chegando quase a atingir a casa dos dois mil contos de réis, em 1878, 1.804:827\$585, já bem distante daqueles 46:231\$852 registrados em 1824 por Ignácio Acioli de Vasconcelos.<sup>36</sup>

A região sul, centralizada por Cachoeiro do Itapemirim, tornou-se a principal produtora de café do Espírito Santo, transformando-se em local atrativo para investimentos, e muitos fazendeiros fluminenses, após o fim do “boom” da expansão cafeeira da região montanhosa do Vale do Paraíba, principalmente por causa da erosão e do aumento das pragas, para as cercanias de Cachoeiro do Itapemirim direcionaram seus recursos. Mesclando pequenas com grandes propriedades agrícolas e junto à introdução do imigrante europeu, o sul do Estado ganha grande destaque no plantio e na venda do produto, e muitas tropas de muares desciam até o mercado municipal para abastecê-lo com cereais, frutas, hortaliças e muitos gêneros agrícolas indispensáveis para um núcleo urbano em crescente expansão, além de escoar o “ouro negro” para os portos da região para ser exportado.

As tropas de burro desempenhavam grande importância comercial para Cachoeiro do Itapemirim e para todo o Espírito Santo, e desde a época colonial, o transporte de quase todas as mercadorias do Estado era feito por burros e bestas. Com o aumento do comércio, principalmente após a introdução da atividade cafeeira, cresceu também a demanda por transportes de muares, sobretudo, por causa da inexistência de estradas regulares, de vapores, das dificuldades de comunicação e da ausência de linhas férreas. Para Moraes,

Enquanto as tropas tinham como objetivo único o transporte de cargas de toda natureza, do interior para os centros comerciais e destes para o interior, os tropeiros [...] [também] executavam várias outras tarefas de

---

<sup>36</sup> BITTENCOURT, 2006, p.165.

interesse para as populações a que estavam ligados, ou por onde passavam [...]. [...] faziam compras, inclusive de medicamentos, transportavam numerários e valores, levavam cartas e recados, carregavam malas de correio e traziam as notícias mais fresquinhas dos lugares por onde passavam [...].<sup>37</sup>

Ademais,

Em sua fase áurea, nas décadas de 20 e 30, o movimento de tropas era muito grande em qualquer cidade no Centro e no Sul do Espírito Santo. As tropas vinham carregadas de café e outros produtos da lavoura e entravam ruidosamente nas cidades, despertando atenção e interesse, e ocupavam praças e ruas, sobretudo em frente às grandes casas comerciais, para descarga do que traziam e novo carregamento de produtos com destino ao interior.<sup>38</sup>

Assim como os tropeiros, o café também foi responsável pela dilatação do território e grande fomentador da colonização dos chamados “vazios demográficos” do Espírito Santo, permitindo um aumento, como já salientado, da receita estadual ao longo do século XIX e iniciando uma nova era para a agricultura capixaba, e, no final do referido século, já era a principal atividade econômica do Estado. Entre 1892 a 1896, a referida cultura primária chegou a representar 90% da arrecadação total do Estado. Mas, em nível de Brasil, a cultura cafeeira capixaba pouco representava, pois, nas quatro primeiras décadas do século XX o café capixaba incrementou o montante das exportações brasileira em torno de 1% a 8%.<sup>39</sup> A tabela 10 demonstra a importância que a cultura cafeeira tinha para o Estado, no final do século XIX.

**TABELA 10**  
**CAFÉ E A RENDA ESTADUAL ENTRE 1892 E 1896**

<b>Ano</b>	<b>Exportação (sc.60kg)</b>	<b>Total (réis)</b>	<b>Receita (% em relação à receita total)</b>
1892	277.766	15.271:5104700	52,00
1893	362.717	27.418:375\$284	90,99
1894	387.619	28.562:625\$116	76,00
1895	410.511	31.527:477\$189	80,00
1896	419.229	24.842:217\$813	76,00

Fonte: Bittencourt, 2006.

<sup>37</sup> MORAES, O. **Por serras e vales do Espírito Santo**: a epopéia das tropas e dos tropeiros. Vitória: IHGES, 1989. p.36.

<sup>38</sup> Ibid, p.91.

<sup>39</sup> CAMPOS JUNIOR, C. T. d. **A construção da cidade**: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Flor&Cultura, 2002.

Farinha e madeira, provenientes principalmente da região norte do Espírito Santo, também eram imprescindíveis à receita estadual. Porém, em relação à contribuição do café, quase nada representavam. Se em 1893 o café, sozinho, contribuiu com 90% da receita, a farinha e a madeira, por seus turnos, incrementou-a com apenas 1,1%. No que tange aos principais produtos primários exportados pelo Espírito Santo, em fins do século XIX, a tabela 11 dá seus números entre 1891 e 1895.

**TABELA 11**  
**PORCENTAGEM DOS PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS**  
**PELO ES (1891-1895)**

<b>Ano</b>	<b>Café</b>	<b>Farinha</b>	<b>Madeira</b>	<b>Outros</b>
1891	97,5	1,4	0,9	0,2
1892	97,7	0,7	1,4	0,1
1893	98,8	0,9	0,2	0,1
1894	99,7	0,2	0,1	0,1
1895	99,4	0,4	0,2	0,1

Fonte: Herkenhoff, 2000.

Moniz Freire, ao assumir a presidência do Espírito Santo em, 3 de maio de 1892, deixou translúcido em suas principais metas de governo que dotar o Espírito Santo de um sistema regular de ferrovias era um de seus fundamentais objetivos:

Aumentar a produção pela introdução de novos agentes de trabalho; valorizar a nossa propriedade territorial por todos os meios indiretos que possam ter ação sobre o cômodo dos transportes; e regularizar a questão da nossa viação férrea, será a base material de meu programa de governo.<sup>40</sup>

Contudo, devido aos poucos recursos, tal iniciativa ficava condicionada às receitas do Estado, e a saída inicial encontrada por Moniz foi centralizar toda a malha viária em uma única via, que, saindo do porto de Vitória, atravessasse parte da região montanhosa do Espírito Santo e atingisse a cidade de Cachoeiro do Itapemirim. Um outro ramal deveria de lá sair daquele local e atingir o Estado de Minas Gerais.

A Lei n.º 1, promulgada pouco tempo depois da posse de Moniz Freire, norteou as bases pelas quais deveria se assentar o plano ferroviário do Espírito Santo. A via férrea deveria ser composta por três troncos: um deles destinado ao centro, outro ao sul do Estado, tendo por ponto de partida a cidade de Vitória. Um terceiro, a ser

<sup>40</sup> José de Mello Carvalho Moniz Freire 1892, Apud O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 mai. 1892.

planejado num futuro próximo, teria seu ponto de partida a cidade de São Mateus e privilegiaria a bacia do Rio Doce, podendo também ligar-se ao tronco central.<sup>41</sup>

O segundo passo seria dotar o Espírito Santo de um fundo especial que lhe permitisse arrecadar recursos para iniciar as construções. Através da Lei n.º 30, de 21 de novembro de 1892, foi criada uma caixa especial para auxiliar na construção das estradas de ferro. Dois anos depois, a Lei n.º 30 permitiu ao Estado criar novos expedientes para obter novos fundos: conversão de depósitos, emissão de apólices para pagamento em letras do tesouro e outros mecanismos foram elaborados pela Lei para a arrecadação de recursos, visto que, a credibilidade do Brasil no exterior não era boa e havia aqui vários problemas econômicos especulativos gerados pelo Encilhamento, já discutidos por nós no Capítulo I. Em 1893, por exemplo, o Espírito Santo dispunha de 1.510:728\$066 réis para custeio dos trabalhos, e, após a criação do fundo da Lei n.º 30, a previsão para o fim de 1894, era contar com 3.000:000\$000 réis.<sup>42</sup>

Sobre a situação econômica e a credibilidade brasileira no exterior, assim Moniz Freire manifestou-se em 1893:

Numa época em que os capitais nacionais se acham completamente retraídos, em que as empresas sobreviventes às loucuras da bolsa dificilmente revigoram suas forças sacrificadas no fracasso geral, em que o próprio crédito da nação ficou abalado, de modo a tornar quase impossíveis todas as tentativas públicas ou particulares no sentido de atrair para o país o capital estrangeiro, tem sido necessário revestir-me de muita tenacidade para não deixar perecer o meu compromisso.<sup>43</sup>

Sobre a linha férrea “Vitória ao Rio Pardo”, cuja concessão pertencia à “Companhia de Viação Férrea Sapucahy”, esta tinha um percurso previsto de 270 quilômetros. Onerosa e árdua era a construção e destinava-se a atravessar extensas regiões incultas do sul e da região central do Espírito Santo, com exceção do território de Santa Izabel, o município de Viana, uma pequena parte do Alto Benevente e do Alto Castelo. Pelo contrato celebrado entre a Sapucahy e a então província do Espírito Santo, em 3 de setembro de 1888, era dada a ela garantia de juros de 4% sobre o

<sup>41</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896.** Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896.

<sup>42</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida no Congresso Legislativo em 16 de setembro de 1893 [por] Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1893. p.10.

<sup>43</sup> Ibid, p.9.

capital investido de 500.000£ para toda a linha até a região da bacia do Rio Pardo, tendo a empresa 4 anos improrrogáveis para a construção de toda a estrada.

Após algumas prorrogações contratuais, Moniz Freire, em 1892, concedeu garantia de juros de 7% à Sapucahy sobre o capital investido de 45:000\$000 por quilômetro para a construção de um trecho ligando Vitória a Matilde (no atual município de Alfredo Chaves), deixando para um tempo ainda a ser definido a construção de outros trechos e estações. Ao Estado, caberia levantar uma estrada ligando Matilde a Cachoeiro do Itapemirim, após promulgação do Decreto n.º 3, de 4 de junho de 1892, estabelecendo ainda o contrato de 1892 prazo de dois anos e meio para a construção da terça parte da extensão planejada. O Decreto n.º 3 também determinava que nenhuma linha férrea ou ramal para o litoral fosse construído na área da Estrada de Ferro Sul durante seus 20 primeiros anos de existência.

Porém, de nada valeu a inovação contratual de 1892. O estado financeiro da Sapucahy era deficitário e esta não tinha mais credibilidade junto à praça financeira para levar adiante a sistematização das obras. Com a Resolução n.º 33 e com a promulgação do Decreto n.º 22 de 14 de março de 1893, o contrato celebrado entre a Sapucahy e o Espírito Santo foi considerado caduco, e as obras já iniciadas, foram encampadas pelo Estado sob a denominação “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”, incorporando Moniz os trechos de Vitória a Matilde e de Matilde a Cachoeiro do Itapemirim, designando o presidente de Estado, logo em seguida, o engenheiro Mourão do Valle como responsável pela conclusão dos 20 quilômetros iniciados pela Sapucahy.<sup>44</sup>

Em agosto de 1893, Moniz Freire abre concorrência para contratar empreiteiros interessados em levar adiante a construção das quatro sessões da Estrada de Ferro Sul. Por causa da “Revolta da Armada,” conflito que ocorreu em setembro de 1893 e que abalou a estabilidade política dos primeiros anos do Brasil

---

<sup>44</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida na instalação do Congresso Legislativo em 1894, [por] Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1894.

Republica<sup>45</sup>, ocorreu prorrogação dos trabalhos e apenas três propostas foram recebidas. Dessas, apenas duas tinham assinaturas de engenheiros de reputação. Chamados para assinar o contrato, os proponentes exigiram modificações que determinaram o fracasso da iniciativa.

Em março de 1894, o Palácio Anchieta aceitou a proposta apresentada pelo Visconde de Ferreira e Pinto para levar adiante a construção das sessões, sendo o contrato lavrado em 28 de abril. Devido à reputação de bom empreiteiro, o ato não foi precedido de concorrência, mas a morte do Visconde, um mês após a assinatura do contrato, fez o Estado sozinho arcar com o “grosso” da construção. Sem perder tempo e desejando “evitar delongas com uma segunda concorrência”<sup>46</sup>, Moniz Freire autorizou a celebração de contratos com os sub-empreiteiros já escolhidos pelo finado Visconde, ficando os trabalhos assim divididos:

[...] de Viana à travessia do Benevente, sob administração do Estado; daí ao Iconha, empreitada Reeve; desse ponto a Concórdia, empreitada Nunes; e daí ao Cachoeiro, empreitada João Feliciano. Com o pessoal atualmente empregado o leito da estrada poderá ficar pronto até o Braço do Sul em fins do próximo ano, e até Benevente em meados de 1898; se os empreiteiros cumprirem os seus contratos, como é de esperar, atentos aos preços elevados e prazos que têm, em fins de 1899 todo o leito e obras de arte estarão completamente terminados.<sup>47</sup>

Se num passado não tão remoto, era possível observarmos o Estado como grande empreendedor no que tange à construção de ferrovias, na década de 1890, isso já não era mais quase observado no conjunto do Brasil, pois a iniciativa, como já salientado, tornou-se livre a qualquer particular, apenas respeitados os direitos contratuais do concessionário e livre da tutela do Estado. Moniz Freire precisou recuperar a credibilidade do Espírito Santo no exterior e sanar suas finanças para que o Estado tomasse para si a construção da Estrada de Ferro Sul, visto que a quase inexistência de particulares interessados na empreitada era uma dura

---

<sup>45</sup> A Revolta da Armada ocorreu em setembro de 1893 e foi um movimento feito por algumas facções da Marinha e liderado pelo almirante Custódio José de Melo contra a posição enérgica do presidente Marchal Floriano Peixoto (1891-1894) em não convocar novas eleições presidenciais. Com a ajuda de 15 navios, o Rio de Janeiro foi bombardeado. Com a ajuda do partido Republicano Paulista e do exército, o governo conseguiu dominar os revoltosos e restabelecer a ordem política. Para ver mais: MONTEIRO, H. d. M. Da República Velha ao Estado Novo: o aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal. In: LINHARES, M. Y. **História Geral do Brasil**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Campos, 2000.

<sup>46</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1894, p.7.

<sup>47</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.54.

realidade. Sobre a questão e o papel a ser desenvolvido pelo Estado, assim Moniz Freire manifestou-se:

[...] essa política de previdência, cuja diretriz estava determinada; dois objetivos tinha eu em vista: demonstrar que com economia e habilidade na gestão das suas finanças o Estado podia suportar desassombrado o cargo de uma dívida avultada para fins reprodutivos, e em segundo lugar, reunir o capital necessário para atacar sem hesitações com a construção da estrada, certo de que por esse duplo meio conseguiria plantar o crédito do Estado e assegurar de qualquer forma a conclusão da estrada.<sup>48</sup>

Após a falência da Sapucahy, Moniz Freire reforçou a justificativa de tornar a construção da Estrada de Ferro Sul o principal baluarte de seu governo:

Pensar em confiar a capitais particulares, ou de empresas, obra de tamanho vulto, seria baldado intento; de um extremo a outro do país têm fracassado nestes últimos anos tentativas muito mais modestas do que essa. No Brasil não se encontram capitais para cometimentos tão largos, e no estrangeiro é difícil hoje levantá-los sem garantias tais que importam quase o adiantamento de todas as somas pelos próprios governos.<sup>49</sup>

Ademais,

Sem dados e sem elementos para poder avaliar os recursos orçamentários do Estado, num regime inteiramente novo, cujos ensaios iam-se fazendo nesse mesmo momento, eu não tive outro guia além da minha fé, nem outra esperança senão na minha tenacidade. Agi porém com firmeza e prudência tais, que minha política foi coroada do mais esplêndido sucesso.<sup>50</sup>

Acerca dos trabalhos já iniciados pela Sapucahy, assim Moniz Freire manifestou-se:

Os trabalhos de preparação do leito da estrada, frouxamente encetados em 1891, continuavam a não avançar um passo dois anos após; cortes e aterros muito mal acabados, linha inteiramente desnivelada, era tudo o que existia numa insignificante extensão de dez quilômetros, que não correspondiam a um quilômetro prontificado. Todas essas razões, perfeitamente elucidadas no parecer do engenheiro fiscal do Estado e em seus relatórios posteriores, determinaram a não esperar mais nada desta empresa [...].<sup>51</sup>

Apesar de ter um traçado muito difícil e valor elevado para a época, cujo “custo provável excedia de vinte mil contos de réis”<sup>52</sup>, o objetivo da estrada de ferro era desviar todo um “comércio natural” que o sul do Estado tinha com a praça do Rio de

---

<sup>48</sup> Ibid, p.46

<sup>49</sup> Ibid, p.45

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> Ibid, p.31-32.

<sup>52</sup> Ibid, p.32.

Janeiro, ou seja, como já salientado, toda a exportação daquela região para o porto de Vitória.

Moniz Freire desejava limitar a construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo dentro do projeto já concebido e não arriscar grandes mudanças, e, durante os três primeiros anos de seu governo, limitou-se ao custeio da elaboração e organização dos planos já existentes, não desviando os saldos existentes no Tesouro Estadual e no Banco da República para tal fim.

Porém, os recursos do Estado não seriam suficientes por si só para a efetivação da construção da Estrada de Ferro Sul. Então, Moniz Freire dirige-se ao Rio de Janeiro com o objetivo de conseguir financiamento para levar adiante a empreitada, onde obtêm uma conferência com o Conde de Figueiredo, presidente do Banco Nacional, e expõe o crescimento econômico vivenciado pelo Espírito Santo por causa da cultura cafeeira, tornando imprescindível conseguir recursos federais para modernizar a infra-estrutura do Estado. O Conde, após analisar os papéis referentes à situação econômica do Estado, afirmou que o Espírito Santo estava em condições de firmar um empréstimo, funcionando o Banco como intermediador. Condições favoráveis para o Espírito Santo conseguir um “empréstimo de primeira ordem”<sup>53</sup> no exterior não faltavam, pois entre maio de 1892 a dezembro de 1894 o Estado havia feito uma economia de 3 mil contos de réis que já estavam empregados nos estudos e na construção da estrada, além de uma outra parte encontrar-se em conta corrente no Banco da República rendendo juros. Porém, o Brasil, agitado pela luta política e sofrendo as conseqüências do Encilhamento, estava com o crédito abalado no exterior.

Assim, em 15 de outubro, Moniz redige uma correspondência à Europa para justificar as razões que tornavam o Espírito Santo confiável para contrair o tão almejado empréstimo e da necessidade de centralizar toda a malha ferroviária em um único tronco principal inicial, cujos principais pontos de seu conteúdo valem à pena transcrever:

A exportação de café produzido no município de Cachoeiro e nos outros servidos pela linha do Cachoeiro ao Alegre e pelo ramal Carangola, é atualmente de 250.000 sacas. As despesas de transportes que suporta hoje

---

<sup>53</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1894, p.9.

esta exportação são de 4 a 5\$000 por saca. Suponhamos a tarifa da estrada fixada em 3\$, teremos uma renda de 750:000\$000 anual. Estimando em soma igual as receitas provenientes da importação que necessariamente farão esses municípios pelo porte da Vitória, temos a acrescentar mais 750:000\$000, devendo entretanto observar que esta cifra é inferior à realidade, pois que o valor, a quantidade e o peso das mercadorias importadas excedem sempre muito os das mercadorias exportadas. Em todo o caso, o que representa uma renda de 1.500:000\$000.

De mais, os municípios atravessados pela estrada tem uma exportação de cerca de 70.000 sacas. Tomando uma média de 2\$ por saca para toda a extensão da linha, teremos a soma de 140:000\$000 que, com uma soma igual para a importação, dá o total de 280:000\$000.

Acrescentando a essas das parcelas do transporte de viajantes calculada em 100:000\$000, a receita bruta total elevar-se-á a 1.880:000\$. Se deduzir-se as despesas do tráfego e conservação à razão exagerada de 3:000\$000 por quilometro, ficará um saldo líquido de 1.400:000\$000, que representa o juro de quase 10% sobre 15.000:000\$000, custo provável da via.<sup>54</sup>

Os números apresentados por Moniz Freire no exterior devem ter convencido os banqueiros europeus, que mostraram-se “interessados” em financiar o projeto. Mas as condições impostas não foram das melhores. Sem saída, Moniz Freire fecha, em 21 de setembro de 1894, um empréstimo de 700 mil libras do tipo 70%, juros de 5% e com 1% de amortização a começar a ser pago a partir de 1896, resgatável em 33 anos por sorteio ou compra no mercado, sendo a iniciativa “o primeiro empréstimo externo da política nacional sob a égide do federalismo”<sup>55</sup>, ou seja, o 1º empréstimo contraído por um Estado no limiar da República no Brasil, e, em 4 de maio de 1896, o Decreto n.º 64 validou um contrato com o Banco Nacional em que este ficou sendo, perante o Estado, o responsável pelo empréstimo. Todavia,

Sei perfeitamente que não fiz uma operação financeira de primeira ordem, nem jamais esperei obtê-lo; mas tenho profunda certeza de que consegui o mais que era possível. **A primeira dificuldade para o Espírito Santo, que só agora começa a ser devidamente considerado no seio do país, era abrir passagem ao seu crédito em mercados europeus, e levantar dinheiro sem oferecer nenhuma outra garantia além dos seus recursos orçamentários, e a capacidade dos seus homens públicos, donde depende toda segurança para quem a empresta a uma grande nação, a uma província ou a um pequeno Estado.**<sup>56</sup>

Em 13 de junho de 1895, foi inaugurado o trecho inicial da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Era um traçado de cerca 20 quilômetros entre Vitória e a estação de Viana, cujo percurso era feito em 31 minutos à velocidade média de 40 km/h em

<sup>54</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.43-44.

<sup>55</sup> BITTENCOURT, G. **A formação econômica do Espírito Santo**: o roteiro da industrialização. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987. p.114.

<sup>56</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1894, p.10. Grifos nossos.

cima de bitolas de 1 metro.<sup>57</sup> No discurso de inauguração da linha, salientou Moniz Freire:

Quando eu tive a honra, há hoje três anos, de lançar a primeira pedra para a fundação dessa obra grandiosa, baixando o Decreto que deu regulamento à construção desta estrada, estava bem longe de supor que metia ombros à empresa gigantesca de fazer construir por conta do Estado do Espírito Santo uma das vias-férreas mais caras e mais difíceis do nosso país. A minha imprevidência salvou-me do desânimo, porque de outra forma o meu afeto patriótico teria sucumbido ao receio inelutável de um desastre quase evidente: a incerteza dos recursos, a magnitude do empreendimento, a obscuridade em que ainda se achava o Estado, e o perigo de um malogro, teriam me feito declinar da tentativa para não parecer um leviano.<sup>58</sup>

Num Estado que em um passado recente mal conseguia direcionar seu orçamento para obras de interesse público, Moniz Freire salientou que se o Espírito Santo foi tido pelas estatísticas do Brasil império como uma das províncias mais parasitárias, agora deveriam os capixabas orgulharem-se de tamanho empreendimento, pois o Estado já tinha condições de quase sozinho, arcar com a construção de uma linha destinada a ser uma das principais artérias comerciais do Brasil República. Mesmo que os inimigos a vencer fossem as dificuldades topográficas, a falta de recursos, os extensos cortes a serem feitos, as inúmeras obras de arte a serem efetuadas e a concorrência da lavoura que em algumas situações era mais atrativa em termos de remuneração e que “roubava” os braços indispensáveis para o andamento dos trabalhos, o grande obstáculo a ser vencido, na visão de Moniz, seria

[...] a carência de uma forte corrente intelectual e moral, como a que serve em todos os países de apoio aos governos operosos, e se forma dos talentos de todos os partidos, dos chefes espirituais de todos os grupos, da propaganda sistemática em todas as tribunas.<sup>59</sup>

É provável que tal crítica tenha sido dirigida àqueles que não concordavam com as pretensões de Moniz Freire de centralizar a malha ferroviária capixaba, num primeiro momento, em um único tronco principal e privilegiar o porto de Vitória como principal escoadouro da produção primária capixaba e dos demais produtos e mercadorias a serem importados e exportados. Também não era verídica a afirmação de que ele teria dito que os demais portos do Estado, principalmente os da região sul, entrariam em decadência, pois a construção da estrada visava, em última instância, ligar os

<sup>57</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1895.

<sup>58</sup> MONIZ FREIRE, J. d. M. C. **Discurso proferido no dia 13 de junho de 1895 na inauguração da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo**. Vitória: Tipografia do Estado, 1895. p.7

<sup>59</sup> Ibid, p.8.

principais centros agrícolas do Espírito Santo com Vitória, objetivando criar uma praça economicamente forte e proporcionar ao empreendedor, crédito e mercado para seus produtos e investimentos, construindo ainda toda uma rede de estradas de rodagem e de sistematização de vapores que facilitariam em muito o escoamento da produção do interior para o litoral. Assim,

Centralização! Mas o que entendem os inimigos do Estado? Centralizados vivemos nós, e temos sempre vivido, sem uma praça comercial de importância, pagando mais caro tudo quanto necessitamos, e sacrificando anualmente um capital enorme, representado pelas somas que ficariam no Estado se ele importasse e exportasse diretamente tudo quanto consome e produz. Centralizados vivemos nós pela abundância de saídas que se oferecem aos nossos produtos, ocasionando o isolamento de forças produtivas, que atuando juntas já teriam levado o Espírito Santo ao vestíbulo da sua futura hegemonia.<sup>60</sup>

Ademais,

É preciso concentrar para descentralizar; a centralização que se opera aqui, no seio do Estado, há de refluir a todo ele transformada nos grandes impulsos do capital e da indústria; ao passo que temos até hoje pago o nosso tributo à ação centralizadora de um vasto mercado estranho, sem obter dele nenhuma restituição notável.

O futuro do Espírito Santo, meus senhores, não depende de outra coisa; é indispensável que esta estrada se faça, e que ela consiga canalizar todas as correntes de vitalidade da grande zona a que vai servir.

Nenhuma localidade do litoral será sacrificada, desde que o Estado prospere e que os capitais comecem a afluir-nos; aí estarão para compensá-las da perda de quaisquer vantagens comerciais os cometimentos industriais de diversos gêneros, que não poderão achar melhor campo de exploração do que a zona marítima do Sul. Mas quando todas essas previsões viessem a falhar por largo tempo, ou na pior hipótese para todo o sempre, é necessário que sejamos acima de tudo espírito-santenses, amigos do nosso Estado, amigos do brilho do seu nome, e não zelosos do interesse do nosso bairro, ou defensores do campanário contra o vôo da felicidade coletiva.<sup>61</sup>

Assim Novaes relatou as festividades da inauguração da Estrada de Ferro Sul:

S. Exa. partiu de Vitória, às 11:30, no comboio puxado pela locomotiva Moniz Freire. Na passagem do Palácio até o Cais do Imperador, onde estavam as embarcações para o transporte ao Continente, foram aclamados os nomes do Presidente e do Dr. Inácio de Oliveira, construtor da Estrada.

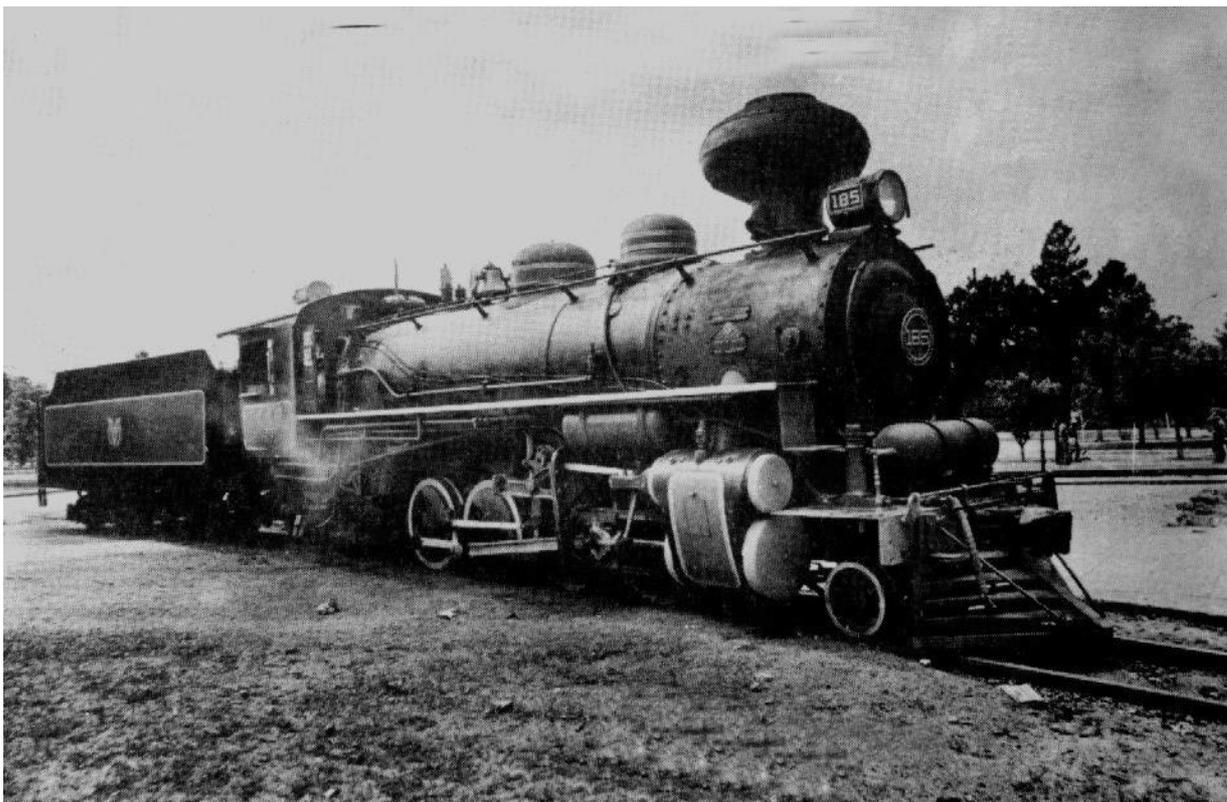
À noite, houve baile, no Palácio, e uma ceia preparada e servida por especialistas da Confeitaria Colombo, vindos do Rio de Janeiro.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Ibid, p.7.

<sup>61</sup> Ibid, p10.

<sup>62</sup> NOVAES, M. S. d. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, SD. p. 337.



Fotografia 4 - Locomotiva da Estrada de Ferro Sul. Início do século XX. Acervo Pessoal.

Em fins de 1895, os trabalhos já executados da Estrada de Ferro Sul montavam a 3.401:295\$088 da aplicação dos saldos orçamentários dos três primeiros anos do governo de Moniz Freire e que ainda não haviam se esgotado, mas a conclusão das quatro sessões da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo ia a passos morosos, pois apesar do auxílio dado por Moniz Freire aos empreiteiros, os serviços não estavam sequer plenamente organizados e dinamizados, com o agravante de que as obras já em início de execução

[...] não vão mais a duzentos contos, em espaço maior de um ano, e no entanto orçamento dos seus trabalhos é superior a doze mil contos, e o prazo dos contratos é de três anos. A principal dificuldade por eles alegada é a deficiência de trabalhadores, e a relutância dos que chegam em fixar-se no serviço, retirando-se uns do Estado e outros para a lavoura.<sup>63</sup>

Porém, o maior objetivo de Moniz Freire era ligar a Estrada de Ferro Sul à fronteira de Minas Gerais. Argumentando que os mineiros nunca foram convidados pelos capixabas a nenhum tipo de negociação ou à fomentação de um plano comum de viação e que os planos deles se restringiam à criação de uma linha que, ao atravessar a região do Rio Doce, iria beneficiar a rede da Leopoldina, Moniz logo percebeu a necessidade de se estabelecer com os mineiros um convênio para a

<sup>63</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1895, p.14.

construção de um ramal que, partindo de Minas, atingisse o tronco principal da Estrada de Ferro Sul, em Alegre.

Em setembro de 1892, quatro meses após sua posse, Moniz Freire dirige-se a Minas Gerais e estabelece com Affonso Penna, presidente mineiro, as bases do convênio para a construção de uma linha férrea que ligaria seus respectivos Estados, cujo contrato foi assinado no Palácio do Governo do Espírito Santo e autorizado pelo Congresso mineiro através da Lei n.º 56, de 18 de junho de 1893, e pela Lei n.º 33, promulgada pelo Congresso capixaba em 29 de Novembro de 1892, sendo na época a primeira vez em que Estados da Federação aproveitavam-se do Art. 65 da Legislação Federal, de celebrar entre si, ajustes e convenções que não sejam negadas por cláusulas da Constituição Federal, despertando, de acordo com Moniz Freire, “entusiasmos e aplausos do país inteiro, que via nesse fato auspicioso uma prova prática eloquentíssima das excelências do regime federativo.”<sup>64</sup> Ademais, em mensagem enviada ao Congresso legislativo capixaba em 1893,

Tive [...] a fortuna de ver assim coroados os meus votos, um futuro imenso rasgado à grandeza comercial deste Estado, e regulada para sempre a incomensurável aspiração dos dois povos, não sendo honra de menor valor o exemplo que demos à nação [...].<sup>65</sup>

Sobre a importância da ligação de Minas Gerais ao Espírito Santo através de uma linha férrea, assim Moniz Freire se manifestou no mesmo ano:

É escusado insistir sobre a importância desse plano, que vem pôr-nos em comunicação com uma vasta região de Minas, onde já trafegam e virão a trafegar outras estradas, de longo percurso pelo interior daquele Estado, em todas as direções. Pondo de parte os imensos resultados econômicos que daí provirão para o nosso Estado, cuja prosperidade correrá a sorte do largo envolvimento que terá logo uma extensão do rico Estado vizinho, **não precisaremos senão calcular o progresso que fará imediatamente a [...] região do sul do Estado, onde, à par da grande produção que já existe, tornando-o um dos centros agrícolas mais importantes de toda a Republica, há ainda grandes extensões incultas de terras tão boas como as melhores do país.**<sup>66</sup>

Ademais

A via férrea que o Estado se acha construindo, e que é a base de todo esse sistema, tornar-se-á em poucos anos uma das empresas mais poderosas e ricas do seu gênero: essa convicção me basta para justificar o acerto do

---

<sup>64</sup> Ibid, p.56.

<sup>65</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1893, p.6.

<sup>66</sup> Ibid, p.13-14.

meu ato, que continua a ter os aplausos de todos os patriotas espírito-santenses.<sup>67</sup>

Pelo Ato n.º 30, de 30 de agosto de 1893, Minas Gerais e Espírito Santo declararam de utilidade imediata a construção da ferrovia e a dividiram em dois destinos: uma, como já salientado, sairia de Alegre e se dirigiria ao município mineiro de Santa Bárbara ou Mariana e uma comissão mista seria nomeada, incumbida de formular estudos sobre o melhor traçado e direção a ser seguida da estrada, podendo a confecção da linha geral da mesma ser ou não feita por uma só companhia. Já uma outra linha férrea sairia de Vitória em direção à cidade de Peçanha, em Minas, atravessando a região da Bacia do Rio Doce.

Sobre a estrada “Vitória a Peçanha”, em fins de 1893 muita pouca coisa havia sido feita, e, na sessão compreendida entre Vitória e Cachoeiro de Santa Leopoldina, Moniz não havia efetivado um contrato arrojado pela Lei n.º 25, de 11 de novembro de 1892, que garantia juros adicionais àqueles já garantidos pelo Governo Federal, e, apesar do governo mineiro garantir o mesmo benefício suplementar, já em 1896, nenhum dos presidentes havia efetivado a construção dela, quer seja pela falta de recursos; quer seja pelo desinteresse inicial de ambos.

Voltando à história da primeira estrada, antes mesmo da assinatura do convênio para a construção do trecho da Estrada de Ferro Sul que sairia de Alegre e atingiria Minas Gerais, Affonso Penna já tinha um contrato firmado com o Visconde de Guahy para a construção do trecho mineiro, fazendo Moniz Freire o mesmo, em 2 de outubro de 1894, em contrato assinado e lavrado no mesmo dia no contencioso do Tesouro do Estado. As condições contratuais eram quase as mesmas do contrato celebrado entre Guahy e Minas, com a ressalva sobre o adiantamento do capital necessário para o início das obras. Os mineiros prontificaram-se a adiantar 80% do dinheiro necessário para o início dos trabalhos. Os capixabas, ao contrário, devido à “atenta inferioridade dos nossos recursos”<sup>68</sup>, prontificaram-se a disponibilizar 50% da verba necessária para dinamizar o início dos trabalhos da linha férrea interestadual.

---

<sup>67</sup> Ibid, p.13-14.

<sup>68</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1894, p.13.

A resolução 54, de 28 de junho de 1894, determinou as diretrizes dos trabalhos de reconhecimento da comissão encarregada da linha, seus limites fronteiriços e os engenheiros responsáveis por cada Estado para levar adiante seus respectivos projetos, escolhendo Minas Gerais o engenheiro Raymundo Furtado da Rocha e indicando o Espírito Santo o engenheiro Alfredo Bartholomeu de Oliveira. Sobre os trabalhos da comissão até 1896, Moniz Freire assim manifestou-se:

A comissão desempenhou-se galhardamente da sua incumbência, e em 11 de fevereiro de 1895 apresentou aos dois governos os resultados dos seus estudos, que começaram no arraial de Santa Helena em Minas Gerais, e terminaram na estação do Alegre da E. de F. Itapemirim deste Estado, numa extensão total de 211 quilômetros; por esse reconhecimento o trecho Espírito-santense ficará com uma extensão de 108.200 metros, compreendendo 20.700 metros da zona litigiosa da fronteira, que reputo nossa por ter estado sempre sob a nossa jurisdição, como reconheceu-o essa mesma comissão.<sup>69</sup>

Os engenheiros Raymundo Furtado da Rocha Frola e Alfredo Bartolomeu da Silva Oliveira, em 25 de agosto de 1895, elaboraram o relatório final dos trabalhos da comissão encarregada da construção do prolongamento da Estrada de Ferro Sul até Minas Gerais. De início, concluíram que a melhor bitola a ser usada era a estreita, do mesmo modelo usado nos prolongamentos de linhas férreas na Bahia e em Pernambuco, e o alinhamento deveria ter raio mínimo de 100 metros em curvas.

Porém, havia um grande problema a ser resolvido: o da “zona litigiosa”, ou seja, os limites em que Minas Gerais e Espírito Santo deveriam terminar suas respectivas construções. Se por um lado Minas reconhecia como seus limites a Serra de Santa Cruz, a Serra da Chibata e outras ramificações da Serra do Caparão, o Espírito Santo, ao contrário, entendia como seu limite a margem direita do rio José Pedro,

[...] sendo por este motivo considerada a zona litigiosa a zona compreendida entre o rio José Pedro e Serra de Santa Cruz, **não obstante os habitantes dessa zona em geral, consideram-na como pertencente ao Espírito Santo, sujeitando-se e obedecendo às leis do Estado.**<sup>70</sup>

Reconhecida a existência de três zonas, a linha espírito-santense ao transpor a garganta de Santa Cruz deveria seguir um pequeno córrego que nasce na referida

<sup>69</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.58.

<sup>70</sup> OLIVEIRA, Bartholomeu da S; ROCHA FROTA, Raymundo Furtado d. **Relatório dos trabalhos de reconhecimento para determinação do melhor traçado entre o Arraial de Santa Helena no Estado de Minas Gerais e a Estação do Alegre, da Estrada de Ferro Cachoeiro de Itapemirim do Estado do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio, 1895. p.12-13. Grifos nossos.

garganta até atingir o ribeirão de Santa Cruz, localizado no arraial de Santa Cruz, seguindo até a estação do Alegre, ponto inicial da linha capixaba. O relatório apontou a viabilidade da construção de uma outra variante, que partindo do ribeirão de Santa Cruz atravessasse o vale do Rio Pardo até chegar a Alegre. Todavia,

Na parte Espírito-santense, o traçado como indicamos, embora ache-se compreendido no Município do Rio Pardo, afasta-se justamente da parte mais populosa e onde a lavoura, principalmente a de café, tem o seu maior desenvolvimento, mas entre os dois traçados, um dos quais tendo já as suas maiores dificuldades vencidas, como o que indicamos e um outro que, além de apresentar maiores dificuldades do que o primeiro, tem uma diferença de cerca de 20 quilômetros para mais em sua extensão, não hesitamos em adotar o primeiro, embora afastando-se da zona mais populosa e produtora do município.<sup>71</sup>

Sobre as estações, apontou o relatório que elas deveriam ser construídas preferencialmente em locais povoados ou em locais que fossem ponto de cruzamento de estradas de rodagem. Elas seriam em número de seis. Partindo de Minas Gerais, começariam na povoação de Santa Helena, partindo para o Povoado dos Dutras (Km 19), São Lourenço e Manhuassú (km 35) e Pirapetininga (Km 65). Já o trecho Espírito-santense teria as estações de Pouso Alegre, Rio José Pedro (Km 102.800), Arraial de Santa Cruz (Km 125.500) e Alegre. Mas

Entre esta estação e o arraial de Santa Cruz, havendo grande extensão, outras estações tornar-se-ão necessárias, mas nenhum ponto há que possa recomendar-se e que possa justificar a colocação de uma estação, a não ser nas proximidades das fazendas da Boa Vista e da Fortaleza, nos quilômetros 180 e 190 aproximadamente. São estes os pontos que segundo nossas observações melhor prestam para colocação de estações.<sup>72</sup>

Observaram os engenheiros que a linha em toda sua extensão atravessa terrenos, em geral, de grande fertilidade e que se prestam perfeitamente à cultura de cereais e de café, e tanto nos municípios mineiro quanto nos capixaba, a grande maioria dos lavradores se dedicava à cultura do milho, do feijão e principalmente do café. Mas a maior dificuldade a ser transposta era a ausência quase completa de estradas regulares e a falta de mão-de-obra para a lavoura, principalmente a cafeeira, muito embora no então município capixaba de Rio Pardo (atual Moniz Freire) se observasse uma corrente imigratória muito bem encaminhada e em nenhum dos pontos servidos pela linha era encontrado vestígio algum de imigrantes com destino à lavoura.

---

<sup>71</sup> Ibid, p.14.

<sup>72</sup> Ibid, p.18.

A zona estudada pelos engenheiros era abundante em cursos d'água e mesmo que a Mata Atlântica existente ao longo da linha a ser construída já tivesse sido devastada, apontaram ao longo dela, vales e grandes matas com diversas madeiras de lei e de qualidade superior. Todavia,

[...] é de urgente necessidade a colonização de toda esta zona, e uma corrente imigratória criteriosamente encaminhada para os vales de Manhuassú, Jequitibá, José Pedro e seus afluentes não deixará de trazer benefícios, resultados para a lavoura de toda esta vastíssima [...] região.<sup>73</sup>

Ademais,

Infelizmente, nenhum dado positivo podemos apresentar quanto à estatística da população e produção das zonas que percorremos. Tendo sido completamente inúteis os esforços que empregamos para este fim e diante das informações manifestamente irrisórias que eram fornecidas, incumbimos o ajudante da Comissão, Sr. José Viriato de Mesquita, de obter esses dados da Repartição Geral de Estatística, que apenas pôde fornecer-nos alguns dados sobre a população do município de Manhuassú, nada, porém, adiantando-nos sobre a população e produção do Rio Pardo e sobre a produção do Município de Manhuassú, por não dispor aquela repartição de elementos pelos quais pudesse avaliar população e produção dos Municípios a que nos referimos.<sup>74</sup>

Nesse meio tempo, o Visconde de Guahy, para executar os contratos mineiro e capixaba, foi à Europa com o objetivo de organizar uma companhia e levantar capital. Lá, conseguiu apenas uma pequena parte deles e precisou obter o restante em outras praças.

No começo de 1895, o Visconde retorna novamente à Europa levando em mãos o contrato capixaba. Regressa no começo de janeiro de 1896, conseguindo organizar definitivamente na Bélgica a **Companhia Espírito Santo e Minas**, “nome este lembrado pelo honrado Dr. Affonso Penna, que gentilmente se dignou de pedir a respeito a minha opinião.”<sup>75</sup>

Em conformidade com o convênio assinado entre Minas Gerais e Espírito Santo, o traçado da estrada de ferro deveria partindo, como já salientado, de Minas até atingir na estação do Alegre a Estrada de Ferro “Cachoeiro a Alegre”. O problema era que ela era propriedade do Banco Lloyde Brasileiro e hipotecada à Knowles&Foster de Londres. O contrato assinado com o Visconde de Guahy determinou que, caso a primeira via férrea construída no Espírito Santo não fosse

<sup>73</sup> Ibid, p19.

<sup>74</sup> Ibid.

<sup>75</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.58-59.

adquirida pelo Estado, um outro ramal deveria ser construído a partir de Matilde para tornar-se o ponto de partida do tão sonhado prolongamento interestadual, o que não era viável, pois atravessaria inúmeras áreas incultas e não povoadas, deixando, ademais, de escoar até o porto de Vitória a produção cafeeira de Cachoeiro do Itapemirim, do Alto Itapemirim e das demais zonas produtoras sulistas do Estado.

Percebendo que o Lloyd estava interessado em efetuar a transação, Moniz Freire autorizou o Visconde de Guahy a negociar diretamente com os hipotecários ingleses da “Cachoeiro a Alegre” e acertar o preço da transação da linha, que após ser adquirida pelo Estado, deveria ser revendida pelo mesmo valor ao Visconde, “sendo considerada [ de ante-mão] o primeiro trecho já construído da E. de F. Espírito Santo e Minas.”<sup>76</sup>. Os acionista da “Cachoeiro a Alegre”, em maio de 1896, consentiam com a venda da estrada de ferro, aceitavam a oferta do Estado em adquiri-la mediante a emissão de apólices ouro e aceitavam a proposta de indenização oferecida pelo Espírito Santo no que se refere ao material adquirido pelo Lloyd para melhoramentos da linha, cuja situação não era das melhores, não havendo consenso entretanto até aquele momento sobre o valor de venda da estrada.

Sobre esse ponto delicado, assim Moniz Freire em 1896, seu último ano de mandato como presidente do Estado, manifestou-se:

Não se chegou porém ainda a acordo sobre o preço: a minha última proposta ao Lloyd e ao Banco da República, que também intervém na operação como interessado em todos os negócios do Lloyd, foi de 1.000:000\$000 apólices ouro, juro de 4% e 1% de amortização a começar dois anos após a compra; anteriormente eu havia chegado à promessa de 1.500:000\$000 ouro, juro 4%, mas sem a condição de resgate em prazo determinado, de sorte que o Estado fazê-lo-ia na medida que quisesse: penso porém que das duas propostas a primeira é a que melhor convirá a todos os interessados.<sup>77</sup>

Sobre os outros projetos ferroviários existentes no Espírito Santo durante a presidência de Moniz Freire, desde 1894 ele negociava a aquisição pelo Estado, de um trecho já construído pela rede Leopoldina, de Santo Eduardo a Mimoso do Sul, “única que em nosso Estado [...] goza dos favores do Governo Federal”<sup>78</sup>, bem como a confecção de estudos para a construção do resto da linha até Cachoeiro do Itapemirim, visando facilitar as comunicações do Espírito Santo com o Rio de

<sup>76</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1894, p.13.

<sup>77</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.59-60.

<sup>78</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1895, p.15.

Janeiro. Quanto ao norte do Estado, Moniz estava esperançoso que o antigo Banco Construtor iniciasse os trabalhos da linha férrea entre Vitória e Peçanha, após promessa da presidência do banco, e, sobre a estrada de ferro São Mateus ao Aymorés, “que é e construção facilíma”<sup>79</sup>, em breve seria iniciada a construção, objetivando também modernizar o porto de São Mateus para que se tornasse o principal intermediário das transações comerciais a serem efetuadas.

Porém, a queda do preço da saca do café no término do mandato de Moniz Freire atrasou temporariamente o projeto ferroviário capixaba. Em 1896, o Espírito Santo produziu cerca de 419.229 sacas de 60 kg de café, que geraram uma receita de 2.968:410\$000, aquém dos anos anteriores, e, em 1899 até que a produção aumentou para 456.329 sacas, que geraram, porém, uma receita de apenas 2.336.228\$000. A desvalorização da moeda brasileira, além de determinar o valor interno da saca, encarecia a compra do material necessário à construção das ferrovias, e o crescente encargo da dívida externa ajudou a exaurir ainda mais, nos anos seguintes, as finanças do Estado. A tabela 12 mostra a produção cafeeira capixaba e a receita por ela gerada entre 1896 e 1900.

**TABELA 12**  
**PRODUÇÃO E RECEITA DE CAFÉ NO ES ENTRE 1896 E 1900**

Ano	Kg	Sacos 60 Kg	Valor Oficial	Direitos Pagos	Receita Geral	%
1896	25.143.751	419.229	24.842:217\$	2.968:410\$	3.875:021\$	76%
1897	34.791.488	579.858	28.574:962\$	3.413:048\$	4.170:324\$	81%
1898	33.449.901	557.498	24.858:370\$	2.956:016\$	3.660:755\$	80%
1899	27.379.764	456.329	19.468:573\$	2.336.228\$	3.130:592\$	74%
1900	23.649.222	394.153	17.398:730\$	2.084:327\$	2.926:282\$	71%

Fonte: Bittencourt, 2006.

A oposição, através de seu veículo de comunicação “O Comércio do Espírito Santo”, não tarda em criticar a morosidade dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a inviabilidade naquele momento do porto de Vitória ser o ponto de partida da referida estrada até Minas Gerais, em detrimento de Alegre, que, na opinião deles, devido a uma maior proximidade com Minas e com o Rio de Janeiro, deveria ser o ponto de partida da entrada, na impossibilidade da conclusão dos trabalhos de Viana a Cachoeiro. Ademais, enquanto os trabalhos de construção

<sup>79</sup> ESPÍRITO SANTO. *Mensagem do Presidente do Estado Moniz Freire de 1894...*p.14.

da linha entre Alegre a Minas Gerais estavam paralisados, Minas já havia construído seus 50 primeiros quilômetros da linha férrea que a ligaria à fronteira capixaba, rompido o contrato firmado com Guahy e terminava sua empreitada sozinha, ao passo que os capixabas e Guahy nada haviam feito ainda.<sup>80</sup>

Dizia a oposição em setembro de 1897, que os 8.400:000\$000 restantes do empréstimo de 700.000€ deveriam ser empregados na construção do trecho da Estrada de Ferro Sul que ligaria o município de Alegre à fronteira de Minas Gerais, e não ser direcionado para a conclusão do trecho de Vitória a Cachoeiro, determinando, em última instância, a praticidade do serviço de exportação e de importação do Espírito Santo e de Minas, aumentando o orçamento do Estado em até 800 contos e diminuindo o valor do frete.

Assim, no final do século XIX, as obras da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo havia avançado pouco, e seus trilhos mal tinham chegado a Germânia, na antiga colônia de Santa Isabel, e, no alvorecer do século XX, à estação de Marechal Floriano, inaugurada em 13 de maio de 1900, e à de Matilde em 25 de março de 1902, perfazendo um percurso de apenas 81 Km. Sobre a situação geral da viação ferroviária do Estado, assim o Comércio do Espírito Santo manifestou-se, em 1897:

Já vimos que a E. de F. Vitória a Peçanha acha-se ainda hoje no mesmo pé em que sempre esteve, isto é – em projeto -; que o prolongamento da linha do Alegre a Minas contratado com o Visconde de Guahy, não passou de uma fantasia; que a E. de F. Santo Eduardo ao Cachoeiro ainda não teve força para chegar ao seu ponto terminal, depois de dez anos gastos em sua construção; que a E. de F. Itabapoana ao Calçado, com 40% adiantados pelo Estado, não passou dos primeiros quilômetros; e, finalmente, que a Sul do Espírito Santo, tendo já consumido quase todos os 17.500.000 francos de empréstimo, continua apenas com 22 km abertos em tráfego.<sup>81</sup>

Porém, o “grosso” dos problemas ferroviários do Espírito Santo só começam a ser resolvidos com o início da atuação da Leopoldina Railway no Estado. Esta foi uma companhia organizada em Londres em 1897 e autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n.º 2.797, de 14 de janeiro de 1898. Em 1906, a Leopoldina tratou com o Estado do Espírito Santo a compra da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e de seu prolongamento em vias de construção de Viana até Cachoeiro do Itapemirim, cuja transação visava ligar a estrada com o Rio de Janeiro, visto que

<sup>80</sup> O Comércio do Espírito Santo, Vitória, 06 out. 1897.

<sup>81</sup> O Comércio do Espírito Santo, Vitória, 08 out. 1897.

Cachoeiro encontrava-se ligado com a Capital Federal desde 1903, quando os trilhos da Leopoldina lá chegaram após aquisição do ramal Sul do Espírito Santo que foi ligada à Estrada São Eduardo.

Visando levar adiante a aquisição da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, a Leopoldina Railway requereu junto ao Governo Federal isenção de impostos alfandegários e o Decreto n.º 6.456, de 20 de abril de 1907, aprovou o plano de ligação férrea dos Estados do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e de Minas Gerais através da Estrada de Ferro Sul, concedendo, ademais, 30 anos de concessão de exploração à Leopoldina Railway, absorvendo ela a “obrigação [...] da restituição futura de tais importâncias, na base da renda bruta da estrada.”<sup>82</sup>

O preço de aquisição da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo pela Leopoldina Railway dos 81 quilômetros já construídos e em tráfego até Engenheiro Reeve, hoje Matilde, de acordo com as escrituras lavradas em 22 de abril de 1907 e em 22 de agosto de 1908, foi de 4,000:000\$000, assumindo a Leopoldina a obrigação da construção do resto do traçado até Cachoeiro do Itapemirim. Logo, providenciou a nova concessionária, a ligação de Reeve com Cachoeiro do Itapemirim após promulgação do Decreto n.º 6.827, de 16 de março de 1908. O trecho foi inaugurado em 27 de junho de 1910, “abrindo-se ao tráfego as estações de Matilde, Engano, Guiomar, Vargem Alta a Soturno.”<sup>83</sup>

No mesmo dia da inauguração da ligação entre Matilde e Cachoeiro do Itapemirim, houve também a inauguração da “ponte de ferro” de 126 metros sobre o rio Itapemirim, permitindo assim a comunicação ferroviária de Vitória ao Rio de Janeiro e também a Minas Gerais, após incorporação pela Leopoldina, da Estrada de Ferro Caravelas, cujo traçado compreendia o ramal Cachoeiro à Espera Feliz, em Minas Gerais.<sup>84</sup> Para tal empreitada, a Leopoldina Railway assinou um acordo provisório com o Lloyd Brasileiro, em 31 de agosto de 1907, em Londres, que foi aprovado pelo Governo capixaba por escritura pública de 14 de janeiro de 1908,

[...] obrigando-se a Leopoldina a restituir ao Estado a importância de 1.500 contos, calculada a restituição por porcentagens [...].

---

<sup>82</sup> NEVES, 1941, p. 43.

<sup>83</sup> Ibid.

<sup>84</sup> Ibid

O traçado de Cachoeiro a Alegre, que iria fazer parte do ramal Sul, Cachoeiro a Espera Feliz, foi aprovado pelo Aviso n.432, do Ministério da Aviação e Obras Públicas, de 27 de dezembro de 1907.

Em 23 de abril de 1908 foi assinada a escritura definitiva da compra da Estrada de Ferro Caravelas.

Os estudos definitivos da ligação do Estado do Espírito Santo, cidade do Cachoeiro do Itapemirim, com o Estado de Minas, estação Espera Feliz, linha que formou o ramal Sul da Leopoldina Railway, foram aprovados pelo Decreto n.º 7.396 de 6 de maio de 1909.

A 27 de julho de 1912 foi entregue ao tráfego o trecho Reeve-Alegre e, a 24 de novembro de 1913, o resto do ramal, entre Alegre a Espera Feliz.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Ibid, p.43.

## 5 MODERNIZAÇÃO ESTRUTURAL E URBANA DE VITÓRIA

*Não cabe dúvida de que a imaginação descontrolada produz delírios, mas como conceber uma construção teórica sem forte ingrediente de invenção? Pelo mesmo fato de que são irreversíveis e comportam muito de aleatório, os processos históricos somente são compreendidos quando de alguma forma são reinventados.*

**Celso Furtado**

Até o final do século XIX, Vitória, capital do Espírito Santo, preservava ares típicos de uma cidade eminentemente burocrática e bucólica, cuja arquitetura de seus prédios fazia lembrar uma pequena cidade colonial portuguesa. Suas ruas e logradouros eram mal traçados, estreitos, sinuosos e extremamente acidentados em vários pontos. Sobre a situação da cidade e daqueles que nela moravam, assim Derenzi manifestou-se:

Os arruamentos, a apresentação arquitetônica, as proporções de seus sobrados fugiam aos princípios rudimentares da arte de construir. Os homens do “risco”, arquitetos, construtores improvisados, ignoravam completamente a arte de viver. Reproduziam-se sucessivamente, sem evolução e sem originalidade, até o final da monarquia imperial. Raríssimas casas tinham janelas em todas as peças. Uma ou outra tinha sacadas guarnecidas de gradis de ferro batido, apainelados, cujos parapeitos se rematavam com pilhas de vidros coloridos. As áreas de frente eram raríssimas e as de fundo mal cuidadas. Os corredores escuros, com entrada pela rua, comunicavam-se com o andar superior, com escadas de degraus altos e pedadas estreitas. O rés do chão destinava-se ao comércio. As ombreiras das portas e janelas, de madeira de lei, suportavam aduelas abatidas. As fachadas, simétricas, só se diferenciavam pela criação.<sup>1</sup>

Ademais,

As ruas, tortas e estreitas, algumas com menos de cinco metros, submetiam-se, pacificamente, ao ziguezague das trilhas batidas a casco das tropas dos muares, que foram os primeiros topógrafos municipais. A geometria, assim como a telha de Marselha, só apareceram no final do século XIX.

Cidade suja, desprovida de esgotos, os dejetos das casas eram guardados em tonéis de madeira à espera do despejo à noite. Quintais imundos, lixo por toda parte, davam fama de cidade suja à Vitória. Natural, portanto, os surtos epidêmicos de febre amarela [e] de *cólera-mordus* que atingiram a Capital, em meado do século, deixando um rastro de centenas de mortos. Razão pela qual interditaram os cemitérios do centro da cidade, repletos de cadáveres, e que comprometiam a salubridade pública.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> DERENZI, L. S. **Biografia de uma ilha**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1965. p.149-141.

<sup>2</sup> BITTENCOURT, G. **História Geral e Econômica do Espírito Santo**: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006. p.156.

Os estrangeiros que para cá vieram no final do século XIX também não deixaram de observar as péssimas condições estruturais existentes em Vitória. Assim o cônsul italiano Carlo Nagar manifestou-se sobre as condições de higiene e a malha urbana da Capital do Espírito Santo àquela época:

Com exceção de alguma praça e da estrada costeira do porto, todas as ruas são estreitas, mal calçadas e algumas escorregadias. As casas construídas na maioria em estilo antigo, sem ordem nem simetria, são apenas um ou dois andares, carecem de água e de luz, não existem veículos nem públicos e nem privados, e muito menos linhas de bonde; não existem esgotos e falta iluminação a gás. A água é escassa e os habitantes são obrigados a buscá-la em uma das duas únicas fontes que existem na cidade. Com tantas condições anti-higiênicas, não surpreende o fato de que aqui existam, de modo endêmico, a febre amarela e outras febres semelhantes [...].<sup>3</sup>

Sem um serviço regular de água encanada, coleta de lixo e esgoto, não raro era ver por suas pacatas ruas e vielas, dejetos em abundância. Muitos moradores despejavam pelas janelas e logradouros fezes e urina, só melhorando um pouco a situação a partir de 1880, quando a Câmara Municipal de Vitória determinou que lixos e materiais fecais só poderiam ser despejados em áreas específicas entre 19 horas e 6 horas da manhã do dia seguinte, em três pequenas pontes existentes nos extremos da Capital, em recipientes devidamente fechados, além de determinar multa de 5 mil réis aos infratores e o dobro do valor em caso de reincidência.<sup>4</sup> Os “tigres”, com seus barrís, eram os responsáveis pelo despejo dos dejetos nos pontos demarcados pela municipalidade. Um deles, Manoel de Oliveira Dias,

[...] tinha freguesia numerosa e certa, duas ou três vezes por semana, indo a casa de famílias, sobretudo moradores da Cidade Alta, apanhar barris de fezes e urina para atirar em maré vazante, ora no Porto dos Padres, ora no cais de São Francisco. Foi numa dessas caminhadas, ao passar pela antiga rua do Egito, que o fundo do barril despregou-se, derramando-se seu conteúdo sobre o infeliz serviçal que, a partir desse episódio, passou a ser chamado “Mané Cocô”, tipo popular dos mais conhecidos, alvo constante da molecada que ao avistá-lo gritava – Mane Cocô, você vai eu também vou, ao que o negro respondia – mas eu vô se a mãe fô.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> NAGAR, C. **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana** (fevereiro de 1825). Vitória: APEES, 1995. p.61-52.

<sup>4</sup> BICHARA, M. T. **História do Legislativo do Espírito Santo** (1835-1889). Tomo I. Vitória: Gráfica Leoprint LTDA, 1984. p.336.

<sup>5</sup> ELTON, E. **Tipos populares de Vitória**. Vitória: FCAA, 1985. p.31.

Outro problema grave era a constante falta de água em Vitória. Assim como os “tigres”, existiam muitas pessoas que vendiam seus serviços ao transportarem água às casas dos moradores da ilha, e, nos períodos de estiagem, a população ficava na dependência de muitos canoeiros que chegavam a cobrar 2\$000 por recipiente d’água de 14 litros coletados em outras localidades.<sup>6</sup> Apenas quatro chafarizes públicos eram responsáveis pelo abastecimento da cidade.

Essa situação não era característica só da então província do Espírito Santo. Situação similar vivenciou a cidade do Rio de Janeiro. Para Honorato:

É bem verdade que o caos urbano oriundo do período colonial não só continuava como se ampliava na mesma proporção em que a cidade crescia. A fetidez da região portuária, a presença de muitas oficinas de sabão e velas no centro da cidade e o saneamento insuficiente degradavam sobremaneira a qualidade de vida das populações.

Os tonéis de excrementos carregados pela escravaria empestiavam os ares da Corte ao mesmo tempo em que disseminavam doenças para toda sua gente. Os banhos não eram tão comuns como se poderiam imaginar em uma cidade quente e úmida como o Rio de Janeiro, pois as pessoas dependiam dos escravos aguadeiros para trazer nas costas os tonéis de água.<sup>7</sup>

Algumas medidas foram tomadas na década de 1880 para amenizar a carência de um abastecimento regular de água em Vitória. Em 1882, a Assembléia Provincial, através da Resolução n.º 34, autorizou o governo a contrair empréstimo para sanar rapidamente o problema, o que não se efetivou. Outra medida surgiu com a promulgação de uma lei que autorizou cobrança de imposto sobre a água consumida com o objetivo de evitar desperdícios e amenizar seu gasto, proposta que também não surtiu efeito. Uma iniciativa que vale ser citada foi uma proposta de 1888, em que Moniz Freire, ainda como deputado provincial, propôs, através da resolução n.º 33, que uma empresa fosse contratada pela Província para regularizar o saneamento e o abastecimento de água na Capital. A proposta, assim como as outras, não “saiu do papel”, porém esta foi a primeira iniciativa de tal vulto na história do Legislativo

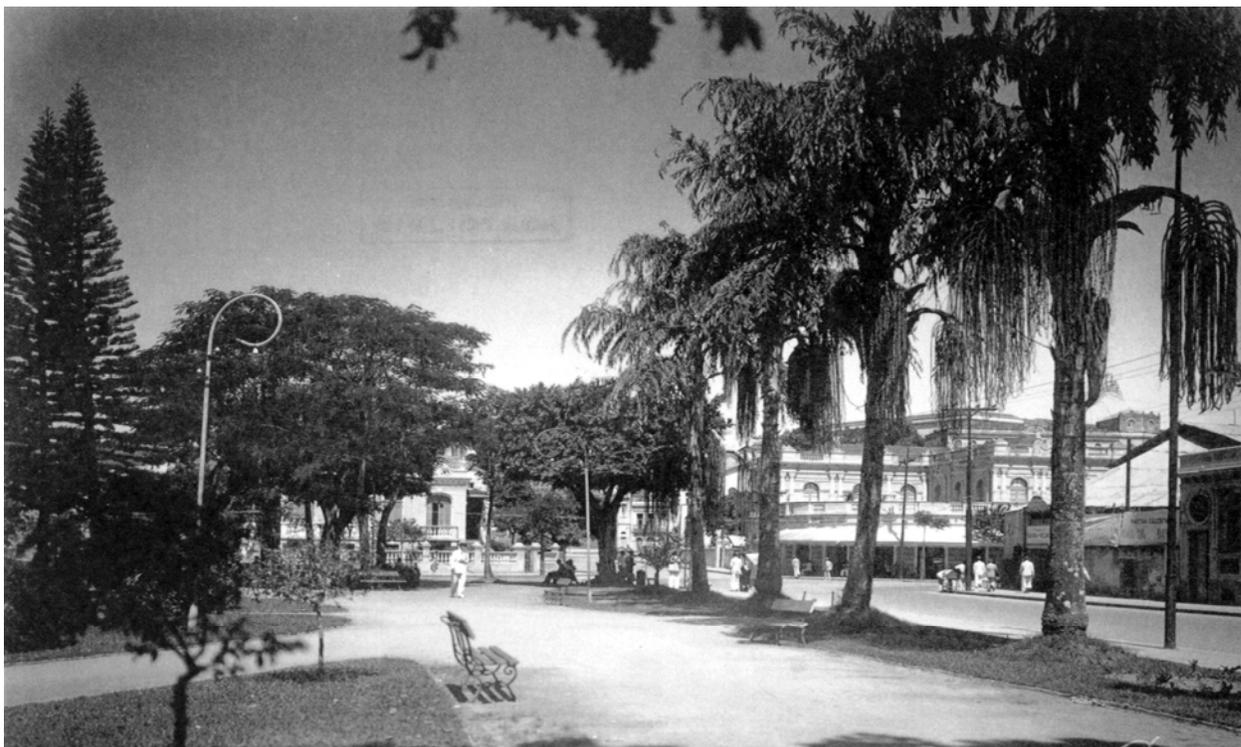
---

<sup>6</sup> BITTENCOURT, G. **Café e modernização (o Espírito Santo no século XIX)**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

<sup>7</sup> HONORATO, C. T. et alli. **O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil**. Rio de Janeiro: Venosa Design, 1996. p.21.

Estadual, anunciando que a futura plataforma de governo do Moniz privilegiaria inúmeros aspectos de suma importância para o desenvolvimento do Espírito Santo.<sup>8</sup>

Outro problema que em muito assolava a vida das pessoas que habitavam Vitória era a questão do aterramento de áreas insalubres, principalmente o manguezal do Campinho – hoje Parque Moscoso. Tido como antro de propagação de pragas e doenças tipicamente tropicais, desde a época colonial as autoridades estudavam meios para efetivar a obra na região citada. Em julho de 1889 parte do Mangal foi aterrado e demarcado para construção de edificações. No local, que passou a ser denominado Vila Moscoso – em homenagem ao ex-presidente da província, Henrique Ataíde Lobo Moscoso (1888-1889), em cujo governo a obra foi iniciada -, foi construído um chafariz e um pequeno parque, porém boa parte de sua região ainda continuava inapta para moradia e insalubre, pois continuou com o mangue e circunvizinha ao mar.<sup>9</sup>



Fotografia 5 – Parque Moscoso. Imagem da primeira metade do século XX. Acervo pessoal.

<sup>8</sup> BICHARA, 1984, p.384.

<sup>9</sup> O aterramento do manguezal do Campinho foi totalmente concluído em 1911. A inauguração do Parque Moscoso foi em 19 de maio de 1912, já na presidência de Jerônimo Monteiro, passando o local, “desde então, a ser considerado o mais belo e acolhedor logradouro de Vitória [...], embora nem sempre devidamente conservado pela prefeitura”. ELTON, E. **Logradouros Antigos de Vitória**. Volume 3. Vitória: Edufes, 1999. p.64.

Mas o grande obstáculo a ser vencido era a inexistência de um serviço regular de iluminação pública em Vitória. A substituição da iluminação a querosene pela de gás, sempre gerou muitas discussões nos círculos políticos da época. Muitos projetos sobre o assunto já haviam sido discutidos e aprovados, mas muito pouca coisa saiu do papel.

Em 1878, a Lei n.º 38 aprovou um contrato em que Manoel da Costa Madeira dotaria Vitória com um serviço regular de iluminação a gás, ao construir um gasômetro e demarcando, logo em seguida, 225 raios em diversos pontos da Capital para a fixação dos lampiões e pilastras, isentando-se pelo contrato assinado, de oferecer o serviço de iluminação nas noites de lua cheia.

Porém, o serviço de iluminação não estava sendo executado de forma satisfatória, pois apenas os 225 combustores não poderiam sozinhos, dar conta de iluminar satisfatoriamente Vitória. O gás não era purificado, a distribuição pelos encanamentos fazia-se de forma irregular e defeitos diversos na rede surgiam sistematicamente. Assim o Barão de Monjardim manifestou-se sobre a situação da iluminação da Capital em 21 de março de 1882:

[...] esta província é talvez, a que, relativamente, mais despende com a iluminação de sua Capital [...], entretanto, não é ela feita com a regularidade que era para desejar-se [...]. Existem 225 combustores. Se a qualidade do gás e a intensidade da luz fossem como deveriam ser, a metade desse número seria suficiente para iluminar convenientemente o perímetro.<sup>10</sup>

O governo também não cumpria sua parte ao não pagar devidamente ao concessionário pelo fornecimento do serviço e a coisa tornou-se pior com a morte Manoel da Costa Madeira, em 1884. Os defeitos foram acentuando-se e, em 1888, quase já não se produzia mais luz, obrigando os habitantes de Vitória a abandonar o sistema e optarem pelas lâmpadas belgas. De acordo com Moniz Freire, após a morte de Costa Madeira,

[...] a conservação da fábrica foi inteiramente descuidada, e na fabricação do gás empregava-se as espécies mais originais de matéria prima, menos o carvão, que só por luxo ali entrava. De seu lado, os fiscais do governo deixavam correr o serviço à discricção, e os próprios Presidentes, em vez de atenderem ao

---

<sup>10</sup> Monjardim 1882, Apud ibid, p.337

estado da empresa que se arruinava dia a dia, deixavam impunes todas as suas faltas, absolvendo-as em última instância das raras multas impostas.<sup>11</sup>

Ademais,

[...] a iluminação a gás de Vitória era inferior à de azeite de mamona de vinte anos passados [antes de 1896], poucas casas particulares já não a haviam inteiramente abandonado e para o comércio ela podia considerar-se extinta.<sup>12</sup>

A situação tornou-se insustentável em 1889, pois os novos concessionários entendiam que, como o contrato permitia-lhes não oferecer os serviços nas noites de lua cheia, poderiam eles, entre as fases lunares de quarto crescente até a lua nova, não acender os combustores dos postes. Indignados com a situação e com a omissão do já moribundo governo provincial, Afonso Cláudio e Moniz Freire convocaram a população de Vitória, no dia 9 de abril, para protestar. Após reunirem-se no Clube Comercial de Vitória, os manifestantes foram até o paço provincial exigir do presidente da Província, melhorias no abastecimento de água e principalmente políticas efetivas para a maximização do serviço de iluminação. Acompanhados de perto pela força policial, os dois,

[...] seguidos da enorme massa popular que na ocasião se elevaria a 1.800 pessoas, foram [...] recebidos pelo presidente, que depois de informado do objeto da representação, declarou que naquele mesmo dia mandara dar execução à lei que desde o ano anterior provera sobre o abastecimento d'água e que quanto à iluminação ia providenciar de acordo com as cláusulas do contrato.

Esta última manifestação excitou manifestações de desagrado, à porta do palácio presidencial [...].<sup>13</sup>

Porém, a iniciativa, como as outras, não se efetivou. As primeiras alternativas eficazes para solucionar os problemas estruturais de Vitória, principalmente aqueles relacionados ao abastecimento de água, aterramento de áreas insalubres e de iluminação pública, só passaram a ser tratados de formas mais enérgicas na República, mais precisamente após a ascensão de Moniz Freire à presidência do Estado em 1892.

---

<sup>11</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896.** Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896. p.78.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> CLAUDIO, A. **História da Propaganda Republicana no Estado do Espírito Santo.** Vitória: Gráfica Espírito Santo, 2002. p.50.

Acreditava Moniz que o incremento da atividade comercial via centralização da exportação do café do Espírito Santo pelo porto de Vitória, tornaria a capital uma praça forte, estimulando a ocupação da ilha e demandando novas políticas de melhoramento urbano e sanitário. Assim, a malha ferroviária planejada direcionaria a produção e os fluxos imigratórios à Capital, exigindo que as condições de salubridade da ilha fossem melhoradas através da construção de rede de esgotos, da distribuição regular de água encanada, do aterramento de mangues etc.

Ao assumir a presidência do Estado em 1892, Moniz Freire fez questão de salientar as péssimas condições de infra-estrutura urbana que Vitória apresentava, ao chamá-la “carinhosamente” de “a cidade do sem”, pois ela possuía características típicas de

[...] uma cidade velha e pessimamente construída, sem alinhamentos, sem esgotos, sem arquitetura, [...] apertada entre a baía e um grupo de montanhas [...], [além de não ter] um fornecimento regular de carnes verdes, sem edifícios notáveis, sem teatros, sem passeio público, sem hospitais, sem serviço de limpeza organizado, sem um matadouro descente, desprovida de toda defesa sanitária, necessitando construir novos cemitérios [...].<sup>14</sup>

Uma das primeiras iniciativas de Moniz Freire foi rever a questão da iluminação de Vitória. Moniz “convidou” a concessionária responsável pela iluminação a reestruturar o contrato assinado com o Estado, obrigando a restaurar toda a estrutura deficiente de iluminação da capital e a usar lâmpadas belgas durante os trabalhos de renovação, o qual foi prorrogado mais uma vez em 11 de fevereiro de 1893, sendo delongado até 31 de dezembro de 1894, mas, observado que em nada adiantaria persistir com a concessionária. No começo de 1895, o novo documento entrou em caducidade e logo Moniz abriu nova concorrência com o objetivo de contratar um novo concessionário.

Vendo que não havia propostas efetivas, Moniz Freire acenou à Companhia Arens do Rio de Janeiro para atuar como parceira com o Estado no fornecimento de iluminação em Vitória. Como a contraproposta da Arens foi muito alta – ao pedir 10,177 libras pelo material e acessórios a serem utilizados na efetivação dos trabalhos, sem incluir direitos de alfândega, além de exigir 90:000\$ para a instalação do edifício da fábrica e gratuidade de um terreno e canalização de água potável para a fixação do mesmo -,

<sup>14</sup> Moniz Freire, Apud SANTOS NEVES, L. G. d. **O novo Arrabalde**. Disponível em: < <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/cultura/ihges/arrabalde.htm> > . Acesso em: 27 set. 2005.

Moniz resolveu analisar a proposta apresentada pelo Barão de Sampaio Viana e pelos engenheiros Paula Pessoa e G. C. Coakes, e celebrou com estes um contrato em 20 de junho de 1895, estabelecendo que os contratados construiriam quatrocentos combustores, que estenderiam-se do cemitério de Santo Antonio até o final da estrada em vias de construção que ligaria a Capital à região do Novo Arrabalde – tema que logo será por nós discutido.

Como aconteceu com os anteriores, o novo contrato entrou em caducidade, mas Moniz Freire entendeu que

[...] não deveria decretá-lo tendo em meu poder a prova cabal de achar-se quase organizada em Bruxelas a companhia que se propõe a executá-lo, exigindo apenas a eliminação ou modificação de cláusula que perturbaria a existência de qualquer empresa, e outras alterações secundárias; à vista disso atendi ao requerimento dos concessionários, e proroguei até meado do ano próximo [1897] o prazo para a inauguração do serviço, que deve ficar completamente instalado em Dezembro do mesmo ano.<sup>15</sup>

O contrato não efetivou-se, mas é válido salientar que Moniz Freire lançou as futuras bases para a implementação da rede de iluminação pública capixaba, o que tornou-se realidade catorze anos após o termino de seu primeiro mandato, mais precisamente em 30 de novembro de 1909, já na presidência de Jerônimo Monteiro (1908-1912), com a inauguração da Hidroelétrica do Jucu pela empresa pública Serviços Reunidos de Vitória.<sup>16</sup>

Porém, constatando que as únicas grandes obras construídas no Espírito Santo pelo Poder Público em épocas não tão remotas, foi a Hospedaria dos Imigrantes entre 1888 e 1889, erguida pelo então presidente de província, Henrique Moscoso e a Estrada de Ferro Cachoeiro a Alegre, Moniz Freire não poupou esforços para mudar a estrutura urbana e paisagística de Vitória, ao planejar a construção de cinco grandes obras: o Palacete do Congresso Legislativo, um novo teatro, o quartel de polícia, a cadeia pública e um hospital.

<sup>15</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.79.

<sup>16</sup> Sobre a história da energia elétrica no Espírito Santo ver: BITTENCOURT, G. **Espírito Santo: a indústria de energia elétrica**. Vitória: IHGES, 1984; e RIBEIRO, Luiz Cláudio M. **O casamento das elétricas capixabas: um estudo da história da Escelsa Espírito Santo Centrais Elétricas S/A (1951-1968)**. 219f. Tese (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2003.

Sobre o Palacete do Congresso Legislativo, sua construção havia sido planejada na presidência do Barão de Monjardim (1891), mas, devido às imperfeições do projeto original, Moniz autorizou sua remodelação, com o intuito de melhorar as condições interna e externa do edifício. O Palacete construído por Moniz funcionou na Rua da Assembléia (atual Rua Moniz Freire – Cidade Alta) até a presidência de Jerônimo Monteiro (1908-1912), que, por sua vez, determinou a construção de uma nova sede para a Assembléia Legislativa. O prédio construído por Moniz continuou funcionando até 1964, quando foi demolido para a construção do Palácio de Justiça do Espírito Santo.<sup>17</sup>



Fotografia 6 - Congresso Legislativo. Festa em 1911. APEES.

No que se refere à construção do teatro, desde a década de 1870, a Associação Dramática Melpômene vinha cobrando das autoridades públicas a construção do primeiro teatro da Capital. Entre 1878 a 1881, alguns projetos surgiram na Assembléia Provincial para que o projeto fosse levado adiante, e, ainda que a “pedra simbólica”

---

<sup>17</sup> ELTON, 1999.

para a construção do edifício tivesse sido lançada, ele nunca “saiu do papel”.<sup>18</sup> Apesar de naquela época já existir um teatro na região de São Mateus, Vitória precisava respirar “ares modernos” com a construção de seu primeiro teatro, o que foi logo efetivado por Moniz Freire em sua primeira presidência.

Através da lei n.º 86 de 30 de dezembro de 1893, e “querendo honrar a iniciativa de uma geração que está quase extinta”<sup>19</sup>, Moniz Freire aproveitou a localidade onde foi fincada a “pedra inaugural” pela extinta associação, nas proximidades da atual Praça Costa Pereira, e autorizou o diretor de obras e empreendimentos do Espírito Santo, Filinto Santoro a iniciar a construção de um grande prédio com estrutura externa de madeira. O teatro recebeu o nome de Melpômene para homenagear a extinta associação e foi o primeiro edifício do Espírito Santo iluminado a luz elétrica.<sup>20</sup> Assim Moniz se manifestou sobre a construção do teatro:

Diversas razões tive para mandar projetar o edificio em madeira, sobressaindo entre elas a rapidez da construção e o custo da obra. Mandar construir presentemente de alvenaria um pequeno teatro, que dentro de 30 anos já seria insufficiente, mas que não custaria menos de oitocentos a mil contos, mesmo sem sair das condições do projeto executado em madeira, parecia-me e deve parecer a todos os homens sensatos, um erro administrativo, que só a ignorância não percebe à primeira vista; construir um grade teatro, contando com o [...] [aumento] provável da nossa população, seria um erro ainda menos desocupável, quando mesmo o Estado estivesse em condições de empreendê-lo agora, o que não se verifica; nessas condições o mais razoável foi o que se fez – uma construção decente, elegante, proporcional ao nosso desenvolvimento, e a mais barata que hoje se poderia obter reunindo esses elementos; se o progresso da Capital exigir dentro de 15 ou 20 anos outra mais vasta e mais pomposa, será motivo para nos desvanecermos, mas até esse tempo ficaremos perfeitamente servidos com o menor sacrifício possível.<sup>21</sup>

Sobre a construção do Quartel de Polícia e Cadeia Pública, o antigo prédio do corpo de polícia era extremamente insalubre. Este estava locado em uma rua estreita do antigo centro de Vitória, e o Estado–maior da corporação funcionava na outra extremidade da mesma rua. Ambos funcionavam em prédios alugados. Sobre suas condições de funcionamento, assim Moniz as pontuou:

---

<sup>18</sup> BICHARA, 1984.

<sup>19</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.67.

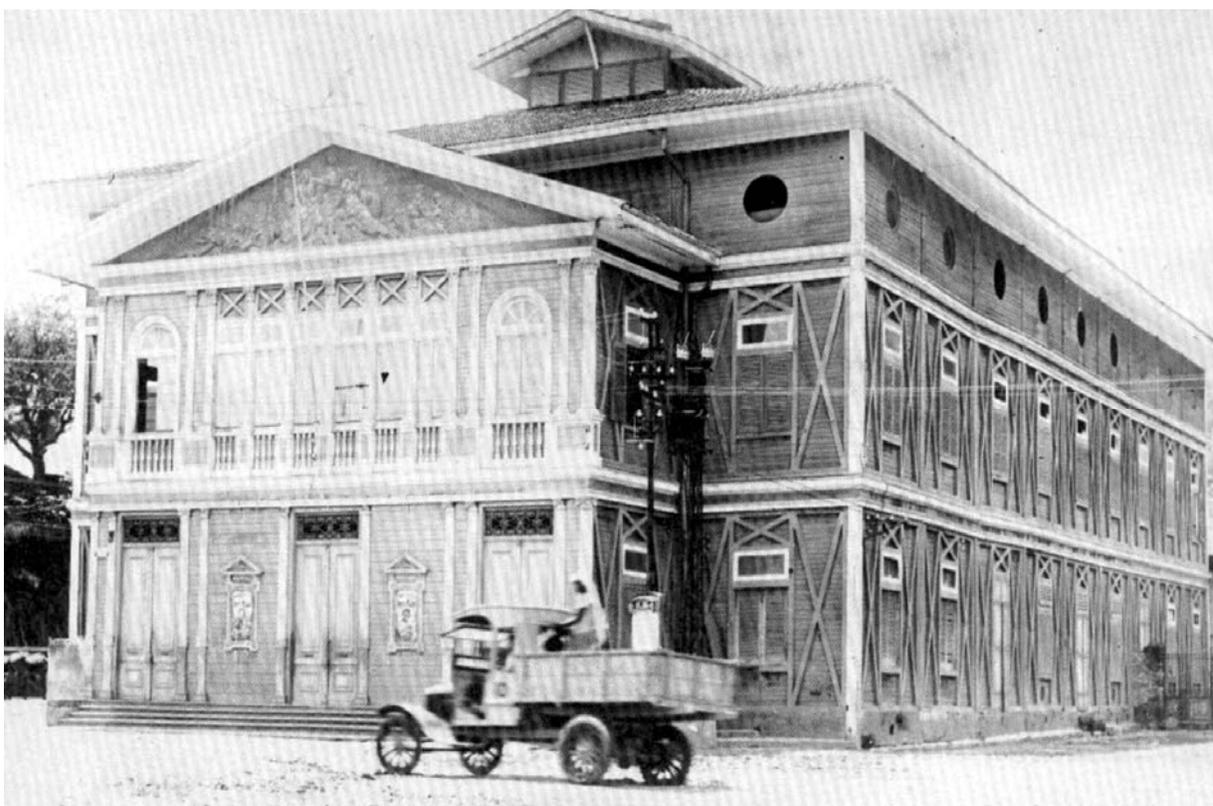
<sup>20</sup> Cf. Ibid; RIBEIRO, 2003; BITTENCOURT, 1984.

<sup>21</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, loc. cit.

Não havia ordem, nem disciplina, nem segurança, nem fiscalização; dormitório, refeitório, arrecadações, prisões, tudo estava acumulado quase num só salão aberto, onde soldados, companhias, inferiores e oficiais se misturavam e se confundiam.<sup>22</sup>

A condição da prisão estadual também não era das melhores:

Os aposentos da velha cadeia eram um verdadeiro atentado contra a lei, contra a higiene, contra a vida dos pacientes e contra o próprio decoro social; eram acumulações de seres vivos privados pela lei da liberdade, e privados, pelo desamor do poder público, da luz e do ar, em espaços acanhados, úmidos e escuros, na promiscuidade vergonhosa de todas as funções vegetativas.<sup>23</sup>



Fotografia 7 - Teatro Melpômene. Primeira metade do século XX. APEES

Visando amenizar a situação, a Junta Governativa, que precedeu Moniz Freire, adquiriu um terreno para construir um novo quartel, ordenando, logo em seguida, o levantamento da planta e a obtenção de orçamentos. Moniz, já como presidente do Estado e tendo o projeto em mãos, percebeu que duas construções teriam custos extremamente elevados, ordenando sua modificação de modo a reduzir as proporções dos cômodos do quartel e aproveitando uma parte do futuro edifício – a ala esquerda -

<sup>22</sup> Ibid, p.66.

<sup>23</sup> Ibid.

para o levantamento da cadeia pública, atendendo, de uma só vez, duas necessidades imperiosas, sem privar o quartel de sua estrutura de funcionamento e com as devidas dependências necessárias para acomodar a corporação. O novo edifício ficou pronto em 1895 e foi inaugurado em 3 de maio de 1896, tendo um custo total de 1.081:191\$729.<sup>24</sup>



Fotografia 8 - Obras de melhoria na Cadeia Pública. 1912. APEES.

A construção do hospital foi autorizada pela Lei n.º 64, de 30 de novembro de 1893, e da Lei n.º 69, de 13 de dezembro de 1893. Seu custo, incluindo todas as dependências e os pavilhões da Maternidade e dos Alienados, foi orçado em 1.200:000\$000. Previsto inicialmente para ser construído com as verbas de uma loteria criada por lei, as obras passaram a ser tocadas com recursos ordinários do Estado. O edifício

[...] majestosamente situado na pitoresca praia de Bento Ferreira (vila Sudré), dominando a entrada da baía, e envolvido num banho de ar puro [...] está levantado todo o corpo central, compreendendo as duas enfermarias situadas de um lado e outro do corredor que liga a parte principal às cozinhas, até a altura do embarrotamento; estão quase concluídos também dois pavilhões para a residência de empregados. Pela última demonstração do Tesouro já se havia despendido com as obras 114:963\$963, incluindo nessa soma a ponte e o cais

<sup>24</sup> Ibid, p.67.

feitos para desembarque de materiais, um armazém para depósito destes, e mais outras despesas de instalação.<sup>25</sup>

A construção do hospital não foi concluída, pois o sucessor de Moniz Freire, Graciano Neves (1896-1898), suspendeu a obra pela falta de recursos em virtude da crise econômica que assolou o Espírito Santo no final do século XIX.

### **5.1 A AÇÃO DA COMPANHIA TORRENS NO ESPÍRITO SANTO E O NOVO ARRABALDE**

A grande maioria das obras de melhoramento urbano de Vitória era efetuada pela empresa carioca Companhia Torrens, cuja atuação no Espírito Santo, como várias vezes por nós foi apontado, era percebida desde a década de 1890. Seu principal ponto de apoio no Estado era um político influente da época: Cleto Nunes. Ele não só foi seu procurador, mas também o indivíduo que intermediou, a partir daquele marco, o contrato celebrado entre a Torrens e o Estado, em 1891, em que a empresa comprometeu-se a dotar Vitória de serviço regular de saneamento básico, criar uma oferta regular de água encanada, construir estradas, aterrar mangues e áreas insalubres etc. Não que o governo não tivesse condições de sozinho, investir nas obras de melhoria da ilha, mas, devido ao fato do orçamento estadual estar dirigido a outras prioridades, como, por exemplo, a construção de linhas férreas, políticas públicas mais agressivas não puderam ser arquitetadas com maior maestria, sendo, portanto, mais conveniente, naquele momento, ter a Torrens como parceira no tocante às obras a serem efetuadas.

No que se refere ao porto de Vitória, existia um contrato entre o Governo Federal e a Companhia Torrens para que esta efetuasse obras diversas no porto, dentre elas o serviço de dragagem, o arrastamento de rochas oceânicas e a construção de um grande cais para atracação de navios, numa faixa situada desde o antigo prédio da alfândega (imediações da Praça 8) até o final da avenida Capixaba – parte da atual Avenida Jerônimo Monteiro. Anexo ao cais, a Torrens construiria armazéns de carga e

---

<sup>25</sup> Ibid, p.70.

descarga de mercadorias, para que os produtos e mercadorias importados e exportados não se perdessem por falta de acomodações.

Mas como a execução das obras pelo contrato era muito longa e o Espírito Santo tinha pressa no aparelhamento de seu porto, Moniz Freire propôs à União que o dinheiro destinado ao arrastamento das rochas oceânicas, ainda a ser adiantado por ela, fosse logo liberado e que o Estado a auxiliasse de forma secundária quando fosse preciso, através dos recursos ordinários obtidos pela lei estadual n.º 19, de 28 de outubro de 1892.<sup>26</sup> Ainda no mesmo ano, as concessões da Torrens foram ampliadas. Ademais, para Campos Junior, ela

[...] teria o direito a uso e gozo das obras do porto por um período de trinta anos. Podia assim cobrar taxas de carga e descarga de navios, taxas de uso do cais por ocupação do metro linear a dia e, mais taxa de armazenamento.<sup>27</sup>

O antigo Ministério da Indústria aceitou a proposta de Moniz Freire, mas a Fazenda preferiu entregar a empreitada ao Espírito Santo, auxiliando a União apenas com “as quotas orçamentárias que fossem sendo votadas anualmente”<sup>28</sup> para tal fim. Após as vistas da Fazenda, Moniz dirigiu-se ao Congresso estadual pedindo que uma lei fosse aprovada rapidamente para que o Estado tivesse poderes imediatos para logo dar início à execução das obras, já que desejava “aproveitar a verba de duzentos contos consignada para esse fim no orçamento vigente [1896], de modo que não caia ela em exercícios findos como as dos anos anteriores.”<sup>29</sup> Foi aprovada a Lei n.º 151, de 26 de novembro de 1895, mas o projeto não foi posto em execução “devido à escassez de tempo.”<sup>30</sup>

Pessimista, Moniz Freire, em 1896, assim manifestou-se sobre o andamento das obras do porto de Vitória:

Não acredito que a Companhia Torrens possa dar execução ao seu contrato, apesar das imensas vantagens que ele assegura a quem tiver a fortuna de

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> CAMPOS JUNIOR, C. T. d. **O Novo Arrabalde**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996. p.167.

<sup>28</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.76.

<sup>29</sup> Ibid, p.77.

<sup>30</sup> Ibid.

explorá-lo. Em qualquer hipótese, porém, parece-me que seria indispensável destacar dele não só o arrastamento das rochas do porto, que é um benefício urgentíssimo, como também a drenagem do ancoradouro, para serem desde já executados administrativamente.

Ademais,

Só a construção do cais é obra para uma empresa que disponha de grande capital [...]; querer acumular com este [e] outros serviços que não se podem reputar de caráter industrial é procrastinar a sua execução; e se afinal a empresa concluí-la, a população ver-se-á enormemente sobrecarregada com a agravação das taxas, que serão reguladas pelo capital empregado, cujo lucro pode se elevar pelo contrato até 12%.<sup>31</sup>

Moniz Freire tinha razão em seu pessimismo, pois as obras do porto sé foram concluídas na década de 1930, tempos depois do término de sua primeira presidência.<sup>32</sup>

Porém, a construção da rede de água e esgoto de Vitória era pensada por Moniz Freire desde 1888, época em que ele, ainda como deputado provincial, fez aprovar uma lei que garantia juros favoráveis à empresa interessada em atuar na elaboração da rede de água da Capital, garantindo juros até o montante máximo investido de 1.000;000\$000. Em 1890 foi assinado um contrato para a execução de tal serviço, adicionando nele a obrigatoriedade da concessionária construir também em Vitória edifícios diversos, fazer uma linha de ferro-carril ligando a Capital à região nordeste da ilha e o aterramento do Campinho, garantindo o Estado a ela subvenção anual de 45:000\$000 e a concessão de terrenos e direitos de arrecadação sobre eventuais taxas a serem estabelecidas.

---

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Paralisadas as obras do porto de Vitória na época de Moniz Freire, elas são retomadas pelo governo federal em 1910 e seguem até agosto de 1914, quando são encerradas novamente por causa da crise econômica que atingiu as exportações de café brasileiro durante a 1ª Guerra (1914-1918). Em 1923, Nestor Gomes (1920-1924) procurou retomá-las, mas foi com Florentino Avidos (1924-1928) que elas são de fato reiniciadas. As construções dos armazéns I e II do Porto de Vitória foram concluídas em 1929 e a do armazém III em 1933.

Porém, os navios não podiam atracar diretamente no cais por causa da existência de inúmeras rochas submarinas próximas ao litoral, problema desde o século XIX assinalado por Moniz Freire. Ele foi resolvido, em 1937, quando a 1ª sessão do cais ficou pronta. Nessa época, com aterro da Ilha do Príncipe foi possível construir uma linha férrea até o porto.

Em 1940, ocorreu a conclusão das obras do porto com a inauguração do Cais Comercial de Vitória. O transporte ferroviário operava na parte externa do porto até 1942, mas, após o término das obras, o descarregamento das mercadorias via linha férrea passou a ser definitivamente assentado na plataforma do cais. SIQUEIRA, M. d. P. **O desenvolvimento do Porto de Vitória: 1870-1940**. Vitória: Codesa, 1984.

Logo o contrato é repassado à Companhia Brasileira Torrens. Apesar de, em 1892, o aterramento do Campinho já estar em parte executado,<sup>33</sup> a Companhia Torrens pediu a prorrogação do prazo que lhe foi concedido ainda na época da Junta Governativa, que antecedeu a presidência de Moniz Freire, para a conclusão do restante das obras, mas, em 1894, a Torrens pede uma nova prorrogação contratual devido às constantes elevações cambiais, pois

[...] tendo sido [o contrato] celebrado quando o câmbio estava ainda acima de 20 [réis], todos os seus elementos de calculo haviam falhado: o avultado material estrangeiro que ela precisa importar para os serviços d'água e esgoto teriam de ser pagos por preço três vezes maior; os salários e os materiais nacionais haviam subido duas, três, quatro vezes mais; as obras do abastecimento orçadas em seiscentos a setecentos contos iam elevar-se a perto de dois mil, inclusive as somas já despendidas; o aterro do mangal estava triplicado de custo; as obras para os esgotos não ficariam aquém de mil contos; tendo sido orçadas antes da terça parte mais ou menos.<sup>34</sup>

Após analisar os reclames da Companhia Torrens, julgou Moniz Freire, balizado também pelas análises da Diretoria de Obras do Espírito Santo, que aquela necessitava de ajuda, pois o contrato antigo garantia juros de apenas 1% a 2% sobre o Capital investido. Um novo contrato foi proposto, desta vez prometendo garantir, no primeiro ano de sua execução, um lucro líquido à Torrens, entre 8% a 10%.

Em agosto de 1896, a Companhia Torrens, objetivando encontrar meios para viabilizar o novo contrato, tentava negociar com o Banco da República do Brasil um empréstimo para levar adiante as obras em Vitória através da hipoteca de “magníficas fazendas que ela possui no Estado do Rio”,<sup>35</sup> mas a Torrens achava insuficiente a quantia de mil e trezentos contos de réis oferecida pelo Banco, provavelmente por causa de uma antiga dívida de quatrocentos contos de réis que ela possuía com a instituição, sendo, na visão dela, imprescindível que o empréstimo fosse de mil e quinhentos contos de réis.

Moniz Freire intervém pessoalmente junto ao Banco da República em favor da Companhia Torrens e consegue os termos pretendidos pela empresa, com a garantia

---

<sup>33</sup> O aterramento do Campinho foi concluído em 1911. Parte dele foi dividida em lotes e no restante da área foi construído um parque. O Parque Moscoso foi inaugurado em 19 de maio de 1912, já na presidência de Jerônimo Monteiro (1912-1916). ELTON, 1999.

<sup>34</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.82

<sup>35</sup> Ibid, p.81-82.

de o Estado do Espírito Santo funcionar como financiador, fazendo Moniz inserir no contrato de empréstimo, uma cláusula em que a Torrens receberia do empréstimo, no ato de sua escrituração, apenas a metade. O restante não poderia ser entregue à Companhia sem o consentimento do Estado. Ademais, o Banco se obrigaria a emprestar, num futuro próximo, mais mil contos de réis a ela mediante novas garantias hipotecárias a serem estabelecidas, caso a concessionária estivesse cumprindo a contento suas obrigações contratuais.

Todavia, parte do empréstimo conseguido pela Torrens foi desviado para pagar sua antiga dívida junto ao Banco, mas afirmou a Moniz “que na renda das fazendas tinha elementos para suprir dentro de um ano, o desvio da aplicação dessa parte da soma levantada.”<sup>36</sup>

Em pouco tempo, a Companhia Torrens pediu para Moniz Freire intervir novamente junto ao Banco da República do Brasil para que o restante do empréstimo fosse rapidamente liberado, ao alegar que só com o aterramento do Campinho já tinha gastado mais de mil contos. Moniz recusou-se a liberar o restante do empréstimo por entender que ele não foi contraído para indenizar gastos já feitos, mas sim, para produzir novas obras e levar adiante outras já iniciadas. A Torrens justificou que necessitava do dinheiro retido para pagar encanamentos encomendados da Europa. Moniz liberou duzentos e cinqüenta contos da soma depositada, mas, percebendo que as obras não andavam e que nem o material importado chegava, em resposta redige uma nova carta à Companhia dizendo:

[...] usando do direito que me dava a intervenção do Estado no empréstimo, para lembrar a promessa de que seriam indenizadas pela renda ordinária da Companhia as somas distraídas para a liquidação de contas com o Banco; ponderei que a Companhia estava na alternativa de sacrificar totalmente mil e tantos contos já aqui dependidos, ou de empregar outro tanto para salvar todo esse capital e ficar com uma empresa importantíssima; pedi [...] para lembrar que a suspensão de dividendos por um ou dois anos parecia-me a medida indispensável para livrar a Companhia de uma perda tão considerável, e medida que tinha a dupla vantagem de salvar capital de risco, e capitalizar lucros numa empresa de grande futuro; finalmente declarei que o Estado só

---

<sup>36</sup> Ibid, p.82.

interviria perante o Banco, para obter o segundo empréstimo prometido, depois que, inaugurado o serviço de águas, se houvesse de executar o outro.<sup>37</sup>

As ponderações de Moniz Freire não foram ouvidas, mas ele, num primeiro momento, não determinou o encerramento do contrato e confiava em sua execução, pois

Dado a esse conjunto de circunstancias, e mais o empenho que a Companhia revelou no levantamento de um empréstimo destinado exclusivamente a essas obras, como ela declarou terminantemente em sua proposta ao Banco, seria uma inépcia e um atentado injustificável de minha parte rescindir o contrato, deixando a Companhia em posição magnífica para acusar o meu ato violento e de contrário aos próprios interesses do Estado.<sup>38</sup>

Porém, a Companhia Torrens tinha outras pretensões em Vitória, mais precisamente auferir lucros no mercado imobiliário, criando todo um plano de ação para levar adiante suas estratégias e financiar as obras em via de execução na Capital – mesclando obras de melhoria urbana com a construção de habitações, principalmente na região noroeste da Ilha de Vitória.

A Torrens montou no Espírito Santo uma estratégia empresarial visando a execução da prorrogação contratual assinada com Moniz Freire em 1894. Esse contrato aumentou ainda mais as vantagens que ela teria no Espírito Santo, principalmente o aumento das subvenções estaduais pagas à Cia. e a obtenção de novas concessões de terrenos públicos na ilha de Vitória, visando, acima de tudo, a obtenção de lucros imobiliários através da construção predial.

De acordo com o 7º parágrafo, cláusula 1º, do contrato de 1894:

O Governo ratifica e acrescenta à concessão feita no primitivo do domínio que tinha na área do Campinho e nos demais terrenos, que por feito no mesmo contrato passaram à propriedade da Companhia, que é livre para alugar, vender e dispor à sua vontade das casas que construir, e de todos os mesmos terrenos, de modo a se indenizar do que houver gasto [...].<sup>39</sup>

As pretensões da Torrens eram ainda mais amplas. Um exemplo, era o objetivo dela em também se apossar das áreas que não eram de sua propriedade – principalmente a Ilha do Príncipe, propriedade da União, pois a prorrogação contratual de 1894 garantia-

<sup>37</sup> Ibid, p.83.

<sup>38</sup> Ibid, p.85.

<sup>39</sup> Apud, CAMPOS JÚNIOR, C. T. d. **A construção da cidade**: formas de produção imobiliária em Vitória. 1ª. ed. Vitória: Florecultura, 2002. p.50.

Ihe eventuais terras que fossem anexadas ao erário do Espírito Santo. De acordo com uma correspondência interna da Cia., transcrita por Campos Júnior, um funcionário da Companhia diz que

[...] parece-me de conveniência promover a Companhia perante o Ministério da Fazenda, a decisão sobre os papéis remetidos ao ministério pelo governador [sic] do Estado relativamente à passagem deste próprio nacional para o domínio do Estado, a fim de que possa o Governo dali cumprir a obrigação que tomou pelo contrato de que é concessionária [...].<sup>40</sup>

Na região de Bento Ferreira, próxima à região de praias e do local onde seria construído o “Novo Arrabalde”, a Companhia Torrens instalaria uma fábrica de material de construções, interrompendo trabalhos de melhoria urbanos executados em Vitória, como a construção da rede de água e esgoto, para melhorar seu ganho orçamentário e investir na fábrica. De acordo com Campos Júnior:

**A estratégia montada pela Cia. consistia em vender lotes, material de construção e construir.** Assim teria como lucrar no comércio de terrenos, na construção de casa e na venda de material empregado nessas construções.<sup>41</sup>

Ademais, de acordo com mais uma correspondência citada por Campos Júnior, da Companhia Torrens, um funcionário expôs ao escritório da Companhia no Rio de Janeiro, os planos da filial da empresa em Vitória:

[...] tenho procurado [,] pondo em ação toda a minha atividade [,] reunir elementos e dar direção ao trabalho de forma a não só animar a companhia como auxiliá-la com a criação de créditos nas despesas a que tinha ela se obrigado em virtude dos seus contratos.

Foi assim que propus o estabelecimento das fábricas e a compra do sítio Bento Ferreira.

Adquirido este, reservei grande área para o movimento de fábricas e residências dos seus operários e projetei a divisão em duzentos e trinta lotes de grande área, que bem constituirá o bairro mais aprazível desta capital que será o extremo do ramal da linha de bondes projetada se a Companhia resolver ali continuar as construções prediais. A resolução destas construções por parte da Companhia, ao passo que facilitará o emprego dos materiais das fábricas, dará um valor a esses lotes superior a sessenta contos de réis, imediatamente realizado pela compra dos lotes já de grande procura nesta praça.<sup>42</sup>

A Torrens, assim como Moniz Freire e seus contemporâneos, apostava no crescimento do Estado, e não poupava esforços em levar adiante suas pretensões, esperando

<sup>40</sup> Ibid, p.51.

<sup>41</sup> Ibid. Grifos nossos.

<sup>42</sup> Ibid, p.51-52.

“especular” na construção imobiliária devido a um futuro enriquecimento do Espírito Santo patrocinado pela atividade cafeeira, principalmente pelo fato da receita estadual ter quintuplicado durante a presidência de Moniz. Assim, os imigrantes, atraídos a Vitória pelo enriquecimento do Estado, adquiririam os imóveis a serem construídos pela Torrens, e as obras de melhoramento urbano empreendidas por esta em Vitória

[...] valorizariam os lotes, que seriam vendidos (pela Cia.) para receberem edificações (construídas por ela), que demandariam materiais, que, por sua vez, seriam vendidos pelas fábricas pertencentes também à Cia. Torrens.<sup>43</sup>

Vitória, ao se tornar uma praça comercial por causa da cultura cafeeira, necessitaria de um bairro que servisse de moradia para abrigar uma futura classe que viesse a enriquecer com o comércio, pois empresas diversas se fixariam no Estado por causa do “ouro negro”. O centro da cidade, por não ter mais para onde crescer, a não ser para o alto do morro ou para as áreas aterradas, não servirá para abrigá-los, pois sua característica de cidade antiga, burocrática, eminentemente comercial e sem um serviço regular de água e esgoto, além de suas ruas pequenas e sinuosas, poderia impedir uma fixação maior de pessoas e a construção de edificações pomposas, coisas essenciais que a Companhia Torrens iria disponibilizar e dominar em Vitória. Para Moniz Freire:

A opinião corrente foi sempre que a cidade não tinha para onde estender-se. De fato assim parece. Circulada pelo mar e por montanhas, a área urbana pode-se considerar quase esgotada, porque a um ou outro trecho ainda aproveitável pode-se contrapor mais de uma rua quase inteira que a bem do embelezamento ou da higiene local precisa ser demolida. Para além das duas extremidades o terreno é fortemente acidentado, e raramente oferece, a distâncias mais ou menos consideráveis, um ou outro trecho aprazível e adaptável a construções; mais adiante, contornando uma grande parte da ilha, encontram-se a zona dos mangues que desvia as atenções de todo o resto.<sup>44</sup>

Urgiu a necessidade de se planejar um novo bairro, longe do tumulto do comércio e da grande circulação de mercadorias e de pessoas. Uma estrada já estava planejada para ligar Vitória ao novo bairro. Nela deveria ser construída uma futura linha de ferro-carril, já vislumbrada pela Torrens, para facilitar a mobilidade das pessoas que de lá quisessem vir para a capital. A Avenida Vitória, aprovada pela Resolução n.º 80, de 25

---

<sup>43</sup> Ibid, p.52

<sup>44</sup> Ibid. **ver página**

e julho de 1896, foi definida com um extensão de 3.560 metros sobre 7 de largura e quase toda em linha reta – assim como permanece nos dias atuais.<sup>45</sup> Nascia o projeto “Novo Arrabalde”.



Fotografia 9 - Obras na Av. Vitória. No canto esquerdo da imagem, é possível observarmos a linha dos bondes. 1936. PMV.

A área destinada para a construção do Novo Arrabalde, localizado na região de praias nordeste da ilha – atual região da Praia do Canto -, era de domínio particular. Para desapropriar os terrenos na região de Praia Comprida, Moniz Freire fez as seguintes condições aos proprietários:

- 1º Os proprietários farão entrega ao Estado de todos os terrenos compreendidos pela planta levantada pela comissão de melhoramentos;
- 2º Esses terrenos serão subdivididos em lotes, distribuídos por avenidas, ruas e praças, nas condições técnicas determinadas na mesma planta;
- 3º os lotes destinados a edificações particulares serão vendidos pelo Estado segundo a tabela de preços que ele organizar, tomando por unidade o metro

<sup>45</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896.

quadrado; o preço variará conforme a posição dos lotes, devendo ser mais caros os da linha do litoral;

4º O Estado só venderá lotes alternados, de modo a valorizar os intermediários, que serão mais tarde vendidos a melhores preços; salvo quando os adquirentes dos lotes anexos derem por eles o preço estimado que for arbitrado;

5º Todas as vendas serão realizadas sob a condição de serem terrenos edificáveis em prazo certo; findo este prazo o adquirente incorrerá em multa de 20% do valor pago, e quando a multa corresponder ao preço primitivo perderá o direito ao lote;

6º O preço das primeiras vendas será no mínimo de 300 rs. por metro quadrado;

7º De todas as vendas que se efetuarem, até a ocupação total da área, uma quinta parte do valor será dos proprietários, como indenização da propriedade que transferem, e as outras quatro partes ao Estado, como indenização das despesas com a estrada, com a ferro-carril, com os aterros, saneamento, nivelamento da área, locação de ruas, etc.<sup>46</sup>

Porém, ao contrário do que planejava Moniz Freire, era senso comum no Espírito Santo de que o melhor lugar para a construção de um novo bairro seria a Vila do Espírito Santo (atual Vila Velha), pois lá “converteu-se desde alguns anos [,] em um verdadeiro bairro de Vitória.”<sup>47</sup> E razões para afirmar isto não faltavam na época. Novamente recorrendo ao relato de Carlo Nagar sobre o Espírito Santo, ele conta que

Durante o forte calor do verão e com o surgimento das epidemias, as pessoas de posse da capital passam o verão na Vila do Espírito Santo, mais conhecida como Vila Velha, que está situada no lado sul na entrada do Porto, a pouco mais de três léguas da Vitória [...]. E mesmo que o Rio de Janeiro tenha [...] fama de clima nocivo em relação ao europeu, assim mesmo muitos habitantes de Vitória, quando doentes, para lá se dirigem, para cuidarem-se e reforçarem sua saúde.<sup>48</sup>

Para Moniz Freire, a Vila do Espírito Santo, apesar de ter o porto de Argolas e o ponto de partida da Estrada de Ferro Sul, estaria longe de reunir as condições ideais de salubridade para abrigar um novo arrabalde. Seu fornecimento de água seria escasso, não havendo ainda mínimas condições de iluminação, inexistência de água encanada e falta total de saneamento básico. Boa parte dela estaria ocupada por uma população já há muito fixada, gente pobre em sua maioria, que “não se deixa de bom grado desapossar dos seus casebres, nem tem recursos para reconstituí-los convenientemente.”<sup>49</sup> Sua vasta planície arenosa, que se estendia até o sul, não

<sup>46</sup> Ibid, p.74-75.

<sup>47</sup> Ibid, p.71.

<sup>48</sup> NAGAR, 1995, p.52.

<sup>49</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado), 1896, p.71-72.

comportava muitas camadas vegetais e era alagada em muitos pontos, criando grandes pântanos às margens do Rio Jucu. Assim

Há a considerar [...] a circunstancia de estar a vila em relação à Vitória fora da linha natural de desenvolvimento das populações, separada pelo mar e distanciada 9 quilômetros do porto fronteiro da baía, de onde se cogita começar uma estrada de rodagem para lá.<sup>50</sup>

Ademais

As populações preferem espontaneamente o continente onde está o núcleo dos seus interesses, a ficar na dependência de melhores meios de transportes. Isso se observa entre a capital da República e a cidade de Niterói; ao passo que o crescimento desta tem sido muito lento, o Rio de Janeiro estende-se hoje a dezenas de quilômetros para o interior, apesar das comunicações contínuas entre as duas cidades e da excelência dos veículos que fazem os transportes.<sup>51</sup>

Para Campos Junior os argumentos de Moniz Freire, apesar de válidos, não serviriam para justificar a sua recusa para construir o Novo Arrabalde em Vila Velha, pois

A respeito das áreas alagadas na Vila do Espírito Santo de que se falou, havia lugares em condições semelhantes nas praias. Da mesma forma, a distância entre Vila do Espírito Santo e Vitória apresentava-se como um problema à iniciativa do projeto no município vizinho. Mas é preciso lembrar que, apesar de ser um pouco menor que a referida acima, a distância entre o centro e o lugar projetado para o novo bairro necessitava de grande extensão de aterro para ser vencida por ligação de uma via.<sup>52</sup>

Porém, é possível afirmar que a escolha de Vitória para abrigar o Novo Arrabalde foi muito mais por causa de pressões da Companhia Torrens que visava auferir lucros com a especulação imobiliária, proprietária da área em que a localidade seria construída após desocupação feita pelo Estado, do que por mera escolha política. Novamente para Campos Junior

No setor da construção, a importância assumida pela Companhia Brasileira Torrens à frente de quase todas as obras de vulto contratadas pelo governo, assim como a observância do conteúdo daquele contrato firmado em 1890 com o Estado, **sugeriram-nos que interesses da Companhia tiveram importância no processo decisório da escolha do lugar para localização do Novo Arrabalde.**<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> Ibid. p.72

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> CAMPOS JUNIOR, 1996, p.164.

<sup>53</sup> Ibid, p.165. Grifado no original.

Criticas foram deflagradas pelo jornal de oposição da época, **Comércio do Espírito Santo**, discordando da necessidade de criação do novo bairro, visto que, Vila Velha, ao contrário do que fez valer Moniz Freire, permitia sim à iniciativa privada prosperar e no local existiam muitas construções em andamento, justificando, pois, que o Novo Arrabalde fosse ali construído, e não em Vitória como desejavam Moniz e a Torrens. De acordo com a edição daquele jornal de 13 de setembro de 1895:

Ainda por último intenta S.EX. o prolongamento da capital, empreendimento que não comporta mais o erário público, quando há em adiantado serviço a estrada de rodagem do Porto de Argolas para a vizinha Vila do Espírito Santo, onde a iniciativa particular já tem significativamente se manifestado em crescido número de construções [...].<sup>54</sup>

Ademais

[...] mesmo quando, a custo de muitos contos de réis, consigas S.EX. em poucos meses de resto de administração concluir a estrada de rodagem [que ligaria o centro de Vitória ao Novo Arrabalde], os capitais jamais se abalarão a edificar Maruípe, com enorme dispêndio na construção de material, desde que a Vila do Espírito Santo oferece muito mais vantagens de transporte e outras excelentes condições que não lhe podem ser disputadas pelo novo bairro *ou Ville Muniz Freire*.<sup>55</sup>

Apesar das críticas, foi formada uma comissão especial para levar a cabo a elaboração dos estudos destinados à construção do Novo Arrabalde. **A Comissão de Melhoramentos da Capital** foi criada pela resolução n.º 46, de 9 de abril de 1895, e regulamentada pelo decreto n.º 50. O objetivo era aumentar com a construção do Novo Arrabalde a área povoada de Vitória em 5 a 6 vezes em relação à sua população total àquela época. O projeto foi entregue ao engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Britto, também muito conhecido naquele tempo por sua preocupação sanitária. Aliás, esse pensamento impregnava a meta de trabalho de quase todos os engenheiros daquele tempo, que pensavam o planejamento logístico e urbano das cidades numa época em que eram extremamente comuns epidemias em lugares construídos à margem de pântanos, de lixões e de áreas sem a mínima estrutura de coleta de esgoto e de lixo, fruto da péssima conservação e estruturação dos centros urbanos da época, visto que, muitos, assim como Vitória, ainda tinham características tipicamente

<sup>54</sup> O Comércio do Espírito Santo 1896, Apud Ibid.

<sup>55</sup> Ibid, grifos nossos.

coloniais. Travando um intenso debate com os médicos da época, que também engajavam-se nas discussões acerca das questões urbanas, mesmo que se prendendo apenas aos aspectos teóricos, sem propor soluções estruturais mais profundas,

[...] os engenheiros, ao contrário, começaram a ter uma produção bastante autônoma, resultando daí a elaboração de projetos variados de saneamento e de embelezamento, projetos esses que incorporavam os preceitos do higienismo, mas que iam muito além da simples exposição de problemas e sugestões pouco fundamentadas pela ciência. Com efeito, e em contraposição aos médicos, os engenheiros passaram a oferecer soluções técnicas de eficácia já comprovada, e que podiam ser adotadas de imediato se para isso existissem recursos e vontade política.<sup>56</sup>

Ademais, Saturnino Brito era um engenheiro de grande prestígio nacional àquela época. Santos Neves, citando Gilberto Freire, diz que Saturnino, além de grande admirador e adepto do positivismo, era uma

[...] figura exponencial de engenheiro e de administrador de serviços públicos que está merecendo um estudo, além de biográfico, sociológico, um estudo que fixe as suas relações com o meio e com a época – chegou a fazer escola, caracterizada pelo empenho dos engenheiros e sanitaristas que obedeciam a sua orientação, de se conservarem apolíticos nos postos técnicos que lhes eram confiados pelos governos-apolíticos e intransigentemente honestos.<sup>57</sup>

A preocupação dos engenheiros extrapolava as questões sanitárias, pois estes também se engajaram nos debates pertinentes ao desenvolvimento nacional e compuseram grande parte da elite cultural do século XIX. Assim como Saturnino Brito, outros engenheiros tiveram grande destaque em sua época, como, por exemplo, Conrado Jacob Niemayer, pai de Oscar Niemayer e um dos fundadores do Clube Militar de Engenharia, e Francisco Pereira Passos, ex-prefeito do Rio de Janeiro e responsável pelas obras de melhoramento urbano da cidade conhecidas como “bota - abaixo”, inserindo o Brasil, compulsoriamente, na *Belle Époque*. Para Honorato,

Os engenheiros desempenharam no Brasil o papel de estimuladores de um projeto de desenvolvimento nacional. Portanto, não é difícil entender a ligação umbilical entre eles e os industriais, até porque os engenheiros passaram a compor, a partir de então, os quadros técnicos das organizações, intermediários entre a figura do proprietário e a dos mestres e trabalhadores. Tal função,

<sup>56</sup> ABREU, M. d. A. Pensando a Cidade no Brasil do Passado. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. G.; CORRÊA, R. L. (orgs). In: **Brasil**: questões atuais de organização do território.. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. p. 174.

<sup>57</sup> SANTOS NEVES, L. G. d. **O novo Arrabalde**. Disponível em: < <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/cultura/ihges/arrabalde.htm> > . Acesso em: 27 set. 2005.

contudo, não era tão somente técnica: era também parte de um longo processo histórico-social no bojo do qual evoluíam as técnicas, a ciência e as próprias organizações.<sup>58</sup>

A área projetada para a construção do Novo Arrabalde era situada nos atuais bairros da Praia do Canto, da Praia do Suá, da Praia de Santa Helena, de Santa Lúcia, de Bento Ferreira e de Jucutuquara. Também seria servido por grandes avenidas: a Norte-sul (Leitão da Silva), Avenida da Penha (atual Reta da Penha), Avenida Ocidental (Rio Branco) e a Avenida Ordem e Progresso (César Hilal). Além disso, o projeto visava beneficiar uma população de cerca de 15.000 habitantes, cujos lotes seriam ocupados por no máximo sete moradores. De acordo com Campos Júnior, os serviços de abastecimento de água seriam fomentados através da captação das águas do córrego Jucutuquara, com armazenagem e distribuição destinadas, exclusivamente, à região do Novo Arrabalde.<sup>59</sup> No mais, de acordo com Santos Neves, o projeto urbanístico do Novo Arrabalde

[...] compunha-se de 178 quarteirões (quadras), totalizando 2.129 lotes, todos com testada superior a 14,00 metros, sendo: 117, na Vila Monjardim área seguinte a Jucutuquara, destinada ao núcleo operário; 36 na Vila Hortícola, de destinação Hortícola, e, finalmente, 1.976 lotes no Novo Arrabalde Propriamente dito.<sup>60</sup>

A área, além de contar, pelo menos no projeto original, com um cemitério, chamado de Bosque Sagrado, situado no atual bairro Barro Vermelho, também teria uma área de passeios públicos no Morro da Barrinha, onde hoje fica o Colégio Sacré Coeur de Marie, com bosques, mata nativa e uma bela vista para o mar, ainda com a previsão da construção de alamedas transitáveis até o oceano.<sup>61</sup> Gás chegaria à região por uma linha que seguiria o mesmo trajeto dos bondes. Um hospital seria construído na Praia do Suá.

Porém, a crise do café, do final do século XIX, impediu, temporariamente, os planos de Moniz Freire para transformar Vitória na *grande praça comercial* de seus sonhos. Uma grave crise fiscal exauriu as finanças do Estado. Se a receita do Espírito Santo em 1895

---

<sup>58</sup> HONORATO, 1996, p.35.

<sup>59</sup> CAMPOS JUNIOR, 1996.

<sup>60</sup> SANTOS NEVES, Luiz Guilherme d. **O novo Arrabalde...**

<sup>61</sup> SANTOS NEVES, Luiz Guilherme d. **O novo Arrabalde...**

chegou a 4.669:417\$168 (quatro mil, seiscentos e sessenta e nove contos, quatrocentos e dezessete mil e cento e sessenta oito réis), em 1899 e caiu para 3.130:592\$286.<sup>62</sup> Vitória, ademais, àquela época, não possuía um mercado imobiliário consolidado não permitindo à iniciativa privada “especular” na construção civil. De acordo com Campos Júnior

[...] no âmbito da construção de moradias, [...] até início dos anos [19]50, predominou no Espírito Santo a promoção pública e a produção por encomenda, que são formas específicas de construção para atender às demandas por moradia de um mercado ainda não formado. A maioria da população ainda vivia no campo e a habitação não fazia parte do rol dos problemas urbanos nesse momento. Para se ter uma idéia dessa consideração, basta saber que em 1950 a população urbana representava apenas 20% da população total do Estado e que só a partir dos anos [19]70 vai-se sobrepor à rural, vindo a representar 67% da população total em 1980.<sup>63</sup>

A Comissão de Melhoramentos da Capital criada em 1893 e gerida pelo engenheiro Saturnino Brito com a responsabilidade de elaborar o projeto do Novo Arrabalde foi extinta em 1896. Seguindo o mesmo destino, as expectativas da Companhia Torrens a respeito do Novo Arrabalde também fracassaram. A imigração em massa para Vitória não ocorreu da forma esperada e o sistema viário que ligaria Vitória à localidade não foi construído em tempo hábil, e, em 22 de janeiro de 1897, o contrato celebrado entre o governo do Estado e a Torrens foi declarado caduco. Para evitar prejuízos, Campos Junior salienta que:

A concessionária da construção dos serviços de água e esgoto da Capital buscou um acordo. [...] redundou na compra, pelo Estado, dos serviços até então realizados pela Companhia: o reservatório Santa Clara, a represa do Rio Formate e os estudos a respeito do abastecimento de água e de esgotos. A transação importou em 160.000\$000 (cento e sessenta conto de réis).<sup>64</sup>

Assim, os terrenos outrora concedidos à Companhia retornam às mãos do Estado, pois as perspectivas da Torrens do Novo Arrabalde funcionar como um negócio imobiliário, no sentido dele ser um marco nos assentamentos populacionais no Espírito Santo e um modelo de planejamento urbano a ser seguido, fracassou. Apenas no início da década

<sup>62</sup> CAMPOS JUNIOR, op. cit., nota 24.

<sup>63</sup> CAMPOS JÚNIOR, C. T. d. **Crescimento urbano e expansão do mercado imobiliário na Grande Vitória**. Disponível em: < <http://www.estacaocapixaba.com.br/textos/arquitetura/inocoop/tinocool.html> >. Acesso em: 17 set. 2005.

<sup>64</sup> CAMPOS JUNIOR, 1996, p.178-179.

de 1910, já na presidência de Jerônimo Monteiro, o Estado voltou suas atenções para a região.

O Decreto n.º 43, de 10 de março de 1910, concedia terrenos aos interessados na região do Novo Arrabalde mediante pagamento de um foro anual, com a condição da pessoa que o adquirisse construir uma residência num prazo máximo de 2 anos. Aos funcionários públicos haveria melhores vantagens, pois teriam 50% de abatimento nas prestações mensais, além de ser permitido a eles “que extraíssem pedras para construção das jazidas do Estado.”<sup>65</sup>

Em 1917, já na presidência de Bernardino Monteiro (1916-1920), irmão de Jerônimo Monteiro, a Lei estadual n.º 1.148, de 21 de dezembro de 1917, determinou que o tamanho máximo da terra adquirida na região do Novo Arrabalde por pessoa fosse de 1.000 metros quadrados, mantendo a prerrogativa do Decreto n.º 43, de 1910, da necessidade de se construir no terreno adquirido, num prazo máximo de 2 anos. Para Campos Junior, isso visava impedir que

[...] houvesse a concentração fundiária capaz de ser usada para fins especulativos; que ocasionou o processo gradual da transferência da propriedade da terra, de conformidade com a demanda habitacional da época, salvo algumas distorções.

Resultado: houve sempre, durante um longo período, ofertas abundantes, patrocinadas pelo Estado, e acessíveis a determinadas frações de moradores de Vitória. Isso retardou a formação do mercado de terras urbanas, já que o Estado ainda detinha a propriedade de muitas áreas urbanas e facilitava sua aquisição, criando uma área de sombra com a iniciativa privada, que teve dificuldade de deslanchar-se naquele período.<sup>66</sup>

Antes da formação do mercado imobiliário em Vitória, na época em que a “construção por encomenda” era comum,<sup>67</sup> na década de 1920, na região do Novo Arrabalde, surgiu o bairro de Santa Helena, e, pouco tempo depois, os bairros da Praia Cumprida e da Praia do Canto. Entre as décadas de 1940 e 1970, a população da região aumentou significativamente, surgindo bairros residenciais de classe média e alta, além de uma “saudável” vida noturna, gerando saudades nos habitantes mais antigos da região.

---

<sup>65</sup> Id., 2002, p.65.

<sup>66</sup> Ibid, p.65-66.

<sup>67</sup> Sobre a formação do mercado imobiliário em Vitória ver Ibid.

Porém, foi a partir da década de 1950 que a ocupação urbana passa a ser percebida com maior intensidade em Vitória, e a expansão imobiliária cresce na região do Novo Arrabalde. Na década de 1970, o terreno que abrigava a empresa de telégrafos *Western Telegraph Ltda* foi vendido para a construção de casas para a classe média alta. Em 1980, o primeiro Shopping Center de Vitória foi construído – o Centro da Praia. Muitas casas foram demolidas para a construção de grandes prédios, aliada à crescente concentração de edifícios comerciais, escritórios, consultórios médicos, agências bancárias, restaurantes, bares etc.

Hoje, a região que, no passado, fora destinada a ser o Novo Arrabalde, preserva muito pouca coisa de suas características originais. Neste início de século XXI, as belas casas e jardins de outrora foram “abocanhadas” pela verticalização exacerbada. Os aterros descaracterizaram a região e fizeram sumir várias praias, como, por exemplo, a Praia Comprida, fazendo predominar o nome Praia do Canto. Com a demolição de quase todas as habitações antigas, edifícios foram construídos e o comércio fez das antes calmas e bucólicas ruas da região serem tomadas por flanelinhas, por carros e pelo barulho insuportável dos bares, que tiram o sossego das pessoas que hoje moram na região, somando-se, a todos os itens mencionados, o perigo constante de furtos e seqüestros relâmpagos, fruto direto do caos social que hoje impera nos grandes centros urbanos.

Apesar de tudo, é inegável que a preocupação de Moniz Freire em efetivar obras diversas de melhoramento urbano em Vitória e a criação de Novo Arrabalde foram vitoriosas, mesmo que seus resultados não tenham sido percebidos de imediato – como era a vontade de Moniz. Hoje, o porto de Vitória é um dos que mais geram receita no país. Se o trânsito de veículos da capital é um caos, o que seria dos capixabas se as principais artérias viárias de Vitória não tivessem sido pensadas por Moniz Freire em fins do século XIX?

Moniz foi um homem à frente de seu tempo, e isso não há como negar. Infelizmente as rápidas mudanças pensadas por ele, para a cidade de Vitória e para o Espírito Santo, não ocorreram durante sua presidência, mas é digna a lembrança de que Vitória é a

cidade que é, por sua causa e sua obstinação, tornando-se ele um empreendedor e uma referência que deveria ser seguida pelas autoridades públicas de nosso tempo.

## CONCLUSÃO

É melhor tentar e falhar; que preocupar-se e ver a vida passar. É melhor tentar, ainda que em vão, que sentar-se fazendo nada até o final. Eu prefiro na chuva caminhar; que em tristes dias em casa me esconder. Prefiro ser feliz, embora louco, que em conformidade vive.

**Martin Luther King**

A criação do regime republicano, em 1889, mudou, completamente, a organização política e partidária brasileira. As novas agremiações passaram a exercer uma maior influência nos Estados, permitindo aos políticos terem maior autonomia em relação ao poder central. Nesse sentido, o projeto político do **Partido Republicano Construtor** – principalmente de Moniz Freire – para o Espírito Santo, pôde ter sido executado com a eleição indireta de Moniz, em 1892. Seu carisma político e sua ampla formação acadêmica credenciavam-no a dar um novo rumo à política capixaba, ao propor uma frente com o objetivo de desenvolver um amplo programa de desenvolvimento econômico para o Estado. Prova disso, foi que a **União Republicana Espírito Santense** não teve força política para esboçar uma reação à popularidade de Moniz.

Moniz Freire era uma das poucas personalidades do Espírito Santo capaz de aglutinar grande parcela das forças políticas capixabas em torno de seu projeto, além de conseguir o devido apoio do Congresso Legislativo para a efetivação do mesmo e para a aprovação das leis necessárias à execução de seu programa. Para tanto, foi fundamental o empréstimo obtido no exterior – o primeiro da história republicana brasileira –, visto que as diversas obras de melhoria e a imigração exigiam grandes investimentos, coisa que o Estado, apenas com suas finanças, não seria capaz de executar naquele momento. Ademais, a alta do preço do café brasileiro no exterior e o aumento da produção cafeeira capixaba levavam todos a crerem que o Estado poderia tomar um novo rumo, sendo imperativo o incremento de capitais para que os projetos em execução fossem concluídos, num menor espaço de tempo possível.

Porém, a crise do café, que começou a ocorrer no término do primeiro mandato de Moniz Freire, determinou o fracasso inicial de suas pretensões e de seu partido para o Espírito Santo. A situação foi tão grave, que, em 1906, o presidente Rodrigues

Alves (1902-1906) deu início à uma política de valorização do café, comprando o excedente e estimulando a diminuição de sua produção, fazendo com que o preço fosse artificialmente mantido, garantindo lucro aos grandes cafeicultores.<sup>1</sup> No Espírito Santo, os efeitos da crise duraram até 1912, época que coincidiu com a presidência de Jerônimo Monteiro e num novo aumento das finanças estaduais.

Independente da crise, podemos afirmar o projeto político de Moniz Freire para o Espírito Santo foi vitorioso, pois, junto com o crescimento da lavoura cafeeira, durante a primeira presidência de Moniz, houve o significativo acréscimo na entrada de imigrantes no Estado. Até 1900, como já salientado no capítulo 2, 44.510 imigrantes, de diversas nacionalidades, principalmente alemães e italianos, entraram no Espírito Santo. Entre 1892 e 1896, época da primeira presidência de Moniz Freire, 13,244 estrangeiros entraram no Estado, representando o significativo percentual de 29,75% do total das entradas indicadas. Assim, as obras de melhoria urbana em Vitória e a construção da Estrada de Ferro Sul, inicialmente, não foram prejudicadas, visto que uma corrente de trabalhadores foi estabelecida – de estrangeiros e de trabalhadores nacionais, acarretando, em longo prazo, no aumento da diversidade cultural capixaba, tornando-nos uma cultura híbrida, visto que várias tradições folclóricas nossas são de influência italiana, alemã etc.

Como presidente de Estado, uma das primeiras metas de Moniz Freire, foi iniciar estudos para a modernização do porto de Vitória, e, mesmo que isso não tenha sido executado na velocidade desejada por este, é inegável que, no século XXI, ele é indispensável para o desenvolvimento econômico do Estado e para a entrada e saída de mercadorias, e, se no passado, a produção cafeeira capixaba não exigiu, a exemplo do Rio de Janeiro e de São Paulo, grandes investimentos e complexidade de produção<sup>2</sup>, a modernização, a construção e a melhoria da infra-estrutura necessária para dar suporte ao escoamento da produção primária do Estado, ao contrário, exigiu grande planejamento e maciços investimentos por parte da presidência de Moniz.

---

<sup>1</sup> Cf FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 12<sup>a</sup> ed. São Paulo: Nacional, 1976

<sup>2</sup> BITTENCOURT, Gabriel. **História geral e econômica do Espírito Santo**: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006.

Em nossos dias, inúmeras artérias viárias são extremamente importantes para o desenvolvimento econômico e logístico do Espírito Santo. Através das Br 101 e da Br 102, muitas pessoas e riquezas entraram e saem todos os anos do Estado. A tão “sonhada” ligação do Estado com Minas Gerais é garantida pela Br 262 e por ar, permitindo que várias coisas produzidas por Minas sejam escoadas pelo Estado. A Estrada de Ferro Vitória a Minas também é uma alternativa, muito embora ela seja utilizada muito mais para o transporte do minério de ferro do que para locomoção de passageiros.

Porém, no final do século XIX, o “pensamento ferroviário”<sup>3</sup> capixaba tinha como pressuposto básico que o desenvolvimento do Estado só seria possível através da construção de ferrovias. A Estrada e Ferro Sul, cuja construção começou durante a primeira presidência de Moniz Freire, durante muito tempo, foi fundamental para o escoamento das riquezas capixabas. A via férrea, mesmo privatizada, após sua compra pela Leopoldina Railway, ajudou no desenvolvimento econômico do Espírito Santo durante décadas. Todavia, parte do café produzido pela região sul do Estado continuou a ser exportado pelo porto carioca, pois o frete da Leopoldina era diferenciado, sendo ele mais barato para o Rio de Janeiro do que para Vitória. Independente disso, a estrada de ferro ajudou no desenvolvimento do Estado, tendo Moniz Freire grande importância para que isso virasse realidade. O trabalho dos imigrantes e dos trabalhadores nacionais, como indicado no capítulo 3, foi fundamental para que esse projeto fosse desenvolvido com sucesso, mesmo que o acidentado relevo capixaba tenha dificultado, durante certo tempo, o andamento e a execução das obras

Hoje, a Praia do Canto, localizada dentro do antigo Novo Arrabalde, é um dos bairros mais valorizados do Espírito Santo. Apesar de ser uma localidade com

---

<sup>3</sup> Sobre o “pensamento ferroviário” do Espírito Santo, já foi feito por nós as seguintes considerações. Em primeiro lugar, era consenso no Espírito Santo que seu desenvolvimento econômico e populacional só seria possível se houvesse uma ligação com Minas Gerais através da criação de um “corredor de exportação” que transformasse o porto de Vitória no principal escoadouro mineiro. Em segundo lugar, muitos projetos foram polarizados para a região sul do Espírito Santo, cujo epicentro era Cachoeiro do Itapemirim. A própria criação da Estrada de Ferro Sul é prova da afirmação. Por fim, como parte considerável do café capixaba e mineiro era escoado no Rio de Janeiro, principalmente o da região sul do Espírito Santo,urgia a necessidade de que tal fluxo fosse interrompido em benefício das receitas estaduais, ao dar ao porto de Vitória papel de destaque nesse projeto. Daí o empenho de Moniz Freire, já como presidente do Estado, em viabilizar a construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, com o objetivo de atrair para a capital do Estado toda a produção primária do Estado. Para ver mais: BITTENCOURT, 1987.

características comerciais, podemos perceber que ela mantém ainda intacta uma das metas de Moniz Freire para a região: abrigar a classe média e rica de Vitória. As principais artérias e vias viárias planejadas no projeto do Novo Arrabalde são indispensáveis para a facilitação da mobilidade urbana de Vitória. O que seria do trânsito de Vitória, no início do século XXI, se não existissem a Reta da Penha, a Avenida Vitória e a Avenida Leitão da Silva?

As melhorias urbanas planejadas para o centro de Vitória por Moniz Freire também merecem destaque. O serviço de água e esgoto é realidade, assim como a iluminação elétrica, pensada como um “problema de Estado”, como por nós apontado no capítulo 4, por Moniz Freire em sua primeira presidência. Também houve grande crescimento das escolas e das perspectivas culturais em Vitória, mesmo que o Teatro Melpômene, construído para ser o principal centro cultural do Espírito Santo, não exista mais. Porém, em seu lugar, foi construído o Teatro Carlos Gomes, cujas estruturas preservam o antigo teatro, visto que parte do material demolido foi aproveitado para a construção do novo teatro. Vitória, como desejou Moniz, abriga o “grosso” do corpo burocrático do Estado, embora muitos órgãos do executivo, do legislativo e do judiciário não estejam mais localizados no centro da cidade, mas sim em outras localidades da Capital.

Moniz Freire foi um homem à frente de seu tempo, mesmo que as transformações pensadas por ele para o Espírito Santo não tenham ocorrido durante sua primeira presidência. Mas é digna a lembrança de que o Estado deve muito à obstinação de Moniz em desenvolvê-lo economicamente, tornando-se ele um empreendedor e uma referência que deveria ser seguida pelas autoridades públicas de nosso tempo.

Infelizmente, não pudemos analisar todos os aspectos que nortearam a primeira presidência de Moniz Freire. Contudo, tivemos a oportunidade de fazermos um resgate – e por que não uma homenagem - a uma brilhante personalidade política tão pouco analisada pelos historiadores do Espírito Santo. Parafrazeando uma famosa frase de Philippe da Macedônia, dirigida para seu filho Alexandre Magno (Alexandre, o Grande), “meu filho, procure para você um outro reino, pois este que deixo é pequeno demais para você”, o legado de Moniz para o Espírito Santo é algo que, para os contemporâneos, pode parecer pequeno, porém ele, como foi

constantemente apontado por nós nesta dissertação, é percebido com intensidade, neste início de século XXI.

Homem a frente de seu tempo e grande personalidade política de sua era, Moniz Freire, soube, como poucos, vislumbrar as melhorias que, em longo prazo, seriam imprescindíveis para o crescimento do Estado, e esperamos que este estudo seja o “ponta-pé” inicial para a melhor compreensão de nossa história, de nossa política e de nossa economia. Oxalá que, no século XXI, o Espírito Santo atinja a tão sonhada “primeira grandeza na constelação em que São Paulo [ainda] é o alfa”<sup>4</sup>, com a qual Moniz tanto sonhou!

Por fim, podemos citar uma fala de Moniz Freire para sintetizarmos tudo aquilo que foi analisado por nós neste estudo:

Homem de partido, não fiz absolutamente um governo de partido, e repeli sempre com dignidade todas as conveniências partidárias quando se punham em conflito com os interesses morais ou materiais do Estado; mas tenho a glória de haver tirado a prova prática de que o que torna os partidos fortes, homogêneos e disciplinados não é preocupar-se os governos com a sua sorte, e sim com a sorte da causa comum [...].<sup>5</sup>

Ademais,

Posso dizer que saio satisfeito com a minha consciência, porque sinto que fiz tudo quanto podia, tudo quanto devia fazer; e confio tranqüilo ao futuro o julgamento final desses quatro anos de grandes esperanças, de cometimentos ousados, de confiança ilimitada no porvir, durante os quais não tive um instante de minha existência pessoal que não fosse dominado pelo sentimento de minha responsabilidade, ou pelo amor entusiasta da minha terra, que conheci pobre e humilde ao nascer, mas que desejo ter vida para contemplar ainda prospera, feliz, invejada e idolatrada pelos meus filhos, que também são seus filhos, com a mesmo paixão que eu lhe consagro.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> O Estado do Espírito Santo, Vitória, 06 mai. 1892.

<sup>5</sup> ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896.** Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896.p.164.

<sup>6</sup> Ibid.

## 7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Fontes Primárias

1. BRASIL. Constituição (1891). **Constituição [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1891.
2. BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues d. **Projecto de um Novo Arrabalde**. Vitória: APEES, 1996.
3. ESPIRITO SANTO. Decreto n.4 de 4 de junho de 1892. **Diário Oficial [do] Estado do Espírito Santo**.
4. ESPIRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida no Congresso Legislativo em 16 de setembro de 1893 [por] Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1893.
5. ESPIRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida na instalação do Congresso Legislativo em 1894 [por] Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1894.
6. ESPIRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem lida na instalação do Congresso Legislativo em 17 de setembro de 1895 [por] José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo**. Vitória: Typographia do Estado do Espírito Santo, 1895.
7. ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo sr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire ao passar o governo ao Ex. Sr. Dr. Graciano Neves, em 23 de maio de 1896**. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1986.
8. MONIZ FREIRE, José Mello de C. **Discurso proferido pelo Deputado Moniz Freire na 31ª Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, Espírito Santo, 20 set. 1888**.
9. \_\_\_\_\_. **Discurso proferido no dia 13 de junho de 1895 na inauguração da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo**. Vitória: Tipografia do Estado, 1895.
10. NAGAR, Carlo. **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana (fevereiro de 1825)**. Vitória: APEES, 1995.

11. OLIVEIRA, Bartholomeu da S; ROCHA FROTA, Raymundo Furtado d. **Relatório dos trabalhos de reconhecimento para determinação do melhor traçado entre o Arraial de Santa Helena no Estado de Minas Gerais e a Estação do Alegre, da Estrada de Ferro Cachoeiro de Itapemirim do Estado do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comercio, 1895.

### Fontes Secundárias

1. ABREU, Maurício de Almeida. Pensando a Cidade no Brasil do Passado. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. G.; CORRÊA, R. L. (orgs). In: **Brasil: questões atuais de organização do território.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
2. ALMADA, Vilma Paraíso F. **Estudo sobre estrutura agrária e cafeicultura no Espírito Santo.** Vitória: SPDC/UFES, 1993.
3. AQUINO, Rubim Santos Leão d., et elli. **Sociedade Brasileira: uma historia através dos movimentos sociais. Da crise do escravismo ao apogeu do neoliberalismo.** 4ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.
4. BANK, Geert. **Dilemas e símbolos: estudos sobre a cultura política do Espírito Santo.** Vitória: Ita, 1998.
5. BASBAUM, Leôncio. **História Sincera da República: de 1889 a 1930.** 4ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
6. BITTENCOURT, Gabriel. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX.** Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1987.
7. \_\_\_\_\_. **Esforço industrial na republica do Café: o caso do Espírito Santo (1889-1930).** Vitória: FCAA, 1982.
8. \_\_\_\_\_. **Espírito Santo: a indústria de energia elétrica.** Vitória: IHGES, 1984
9. \_\_\_\_\_. **Formação econômica do Espírito Santo: o roteiro da industrialização.** Vitória: Departamento Estadual de Cultura do Espírito Santo, 1987.
10. \_\_\_\_\_, **História geral e econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário.** Vitória: Multiplicidade, 2006.
11. BLOCH, MARC. **Apologia da historia ou oficio de historiador.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

12. BICHARA, Maria Terezinha. **História do Legislativo do Espírito Santo** (1835-1889). Tomo I. Vitória: Gráfica Leoprint LTDA, 1984.
13. BONAVIDES, Paulo, AMARAL, Roberto. **Textos políticos da História do Brasil**. Tomo III. Brasília: Senado Federal, 1996.
14. BRINA, Helvécio Lapertosa. **Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1979.
15. BURQUE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: Unesp, 2002.
16. \_\_\_\_\_. **A construção da cidade**: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Flor&Cultura, 2002.
17. \_\_\_\_\_. **Crescimento urbano**: expansão do mercado imobiliário na Grande Vitória. Disponível em: <<http://www.estacaocapixaba.com.br/textos/arquitetura/inocoop/tinocool.html>>. Acesso em: 17 set. 2005.
18. \_\_\_\_\_. **O Estudo da construção como uma contribuição à história da cidade**. Disponível em: <<http://sitemason.vanderbilt.edu/files/jBjW9i/Campos%20Jnior%20Carlos%20T eixeira%20de.pdf>>. Acesso em: 23 out. 2006.
19. \_\_\_\_\_. **O novo Arrabalde**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.
20. CANO, Wilson. Padrões Diferenciados das Principais Regiões Cafeeiras (1850-1930). **Estudos Econômicos**, São Paulo, p.299, maio/agosto de 1895.
21. CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Uma introdução à História**. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.
22. CARDOSO, Ciro Flamarion, BRIGNOLI, Héctor Perez. **Os métodos da história**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1990.
23. CARONE, Edgar. **A Primeira Republica** (1889-1930). 3ª ed. Rio de Janeiro: Difel, 1976.
24. CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
25. \_\_\_\_\_. **Pontos e bordados**: escritos de história política. 2º ed. Belo Horizonte: UFMG, 1998.
26. \_\_\_\_\_. **Os Bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

27. CARVALHO, Jose Murilo. **Mandonismo, coronelismo e clientelismo:** uma discussão conceitual. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S001152581997000200003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S001152581997000200003&script=sci_arttext)>. Acesso em: 13 jul. 2006.
28. CASTRO, Celso. **A Proclamação da Republica.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
29. CHALHOUB, Sidney, PEREIRA, Leonardo A. M. (orgs). **A história contada:** capítulos da História Social da literatura no Brasil. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
30. CLAUDIO, Afonso. **História da literatura espírito-santense.** Rio de Janeiro: Xérox do Brasil, 1981.
31. \_\_\_\_\_. **História da propaganda republicana na província do Espírito Santo.** Vitória: Gráfica Espírito Santo, 2002.
32. D'ARAUJO, Maria Celina. **Sindicatos, carisma&poder: O PTB de 1945-65.** Rio de Janeiro: FGV, 1996.
33. DERENZI, Luiz Serafim. **Biografia de uma ilha.** Vitória: Secretaria de Cultura e Turismo, 1995.
34. \_\_\_\_\_. **Os italianos no Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Artenova, 1974.T
35. EAGLETON, Terry. **Ideologia.** São Paulo: USP, 1997.
36. EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: A Companhia Estrada de ferro Dom Pedro I (1855-1865).** Rio de Janeiro: Vozes, 1982.
37. ELIZABETH, Nader. **Rua Moniz Freire (ex-rua da Assembléia).** Disponível: <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/comunica/logradouros/logradouromoniz.htm>>. Acesso em: 02 jun. 2007.
38. ELTON, E. **Logradouros Antigos de Vitória.** Volume 3. Vitória: Edufes, 1999.
39. \_\_\_\_\_. **Tipos populares de Vitória.** Vitória: FCAA, 1985.
40. FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro.** 12ª ed. São Paulo: Globo, 1997.
41. FAUSTO, Boris (org). **O Brasil Republicano.** Tomo III. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
42. FAUSTO, Boris. Estado e burguesia agrarioexportadora na Primeira Republica: uma revisão historiográfica. **Novos Estudos**, n. 27, julho de 1990.
43. \_\_\_\_\_. Pequeno ensaio da historia da Republica (1889-1945). **Caderno Cebrap**, n.10, 1985.

44. FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 12 ed. São Paulo: Nacional, 1974.
45. \_\_\_\_\_. **Raízes do subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
46. GONÇALVES ANTUNHA, Heládio César. A educação brasileira no período republicano. In: BREJON, Moysés (org). **Estrutura e funcionamento do ensino de 1º e 2º graus**. 13º ed. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1981.
47. GUALBERTO, João. **A invenção do coronel**. Vitória: SPDC/UFES, 1995.
48. LE GOFF, Jacques, NORA, Pierre. **História: novos objetos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.
49. HERKENHOFF, Simone Vieira Lemos. **Mauá e Moniz Freire: ferrovias e pioneirismo econômico no século XIX**. Vitória: IHGES, 2000.
50. HOBBSAWM, Eric. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. São Paulo: Florense Universitária, 2003.
51. \_\_\_\_\_. **Era dos Impérios, A (1875-1914)**. 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.
52. \_\_\_\_\_. **Nações e nacionalismos desde 1780**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.
53. \_\_\_\_\_. **Sobre História**. Rio de Janeiro: Cia das letras, 2000.
54. \_\_\_\_\_. **Tempos Interessantes: uma vida no século XX**. São Paulo: Cia das Letras, 2002.
55. HOLANDA, Sérgio Buarque d. **Raízes do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
56. HONORATO, César Texeira et alli. **O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil**. Rio de Janeiro: Venosa Design, 1996
57. LANDES, David. **Prometeu desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental desde 1750 até nossos dias**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.
58. MONIZ FREIRE, José Mello C. **Cartas ao Imperador**. Editoriais de *A Província do Espírito Santo*: Vitória, 1885.
59. PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1997.
60. \_\_\_\_\_. **História Econômica do Brasil**. 42ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
61. LACOSTE, Yves (org). **Ler Braudel**. São paulo: Papyrus, 1989.

62. LAZZARO, Agostino, XIBLE, *Bella Melotti*. **Nella Terra dei Padroni**: os italianos em Muniz Freire: 1889-1930. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.
63. LAZZARO, Agostino et alli. **Lembranças camponesas**: a tradição oral dos descendentes de italianos em Venda Nova do Imigrante. São Paulo: Recies, 1992.
64. LEAL, Vitor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**. 4ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978.
65. LINHARES, Maria Yedda. (org). **História Geral do Brasil**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Campos, 2000.
66. MARX, Karl. **A ideologia alemã**. São Paulo: Martin Claret, 2004.
67. \_\_\_\_\_. **O Capital**. Extratos por Paul Lafargue. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.
68. MATOS, Odilon Nogueira d. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.
69. MATTEDI, José Carlos. **Anjos e diabos do Espírito Santo**: fatos e personagens da História capixaba. Vitória: GSA editora, 2004.
70. MORAES, Orlando. **Por serras e vales do Espírito Santo**: a epopéia das tropas e dos tropeiros. Vitória: IHGES, 1989.
71. MOTTA, Carlos Guilherme (org). **Brasil em perspectiva**. São Paulo: Difel, 1972.
72. NADER, Maria Beatriz. **Mulher**: do destino biológico ao destino social. 2ª ed. Vitória: Edufes, 2001.
73. NEVES, Gilberto Santos. Estrada de Ferro Leopoldina – histórico da Linha Sul do Espírito Santo de um relatório do dr. Gilberto Santos Neves em 1940. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**. Espírito Santo, n.14, Dez. de 1941.
74. NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo editorial do Espírito Santo, 1967.
75. OLIVEIRA, Francisco d. A emergência do modo de produção de mercadorias: uma interpretação teórica da economia da Republica Velha no Brasil. In: FAUSTO, Boris (org). **O Brasil Republicano**: Estrutura de poder e economia (1889-1930). Tomo III. Rio de Janeiro: Difel, 1978.
76. OLIVEIRA, Francisco d. **Crítica à razão dualista**. Rio de Janeiro: Vozes, 1988.

77. PERRONE, Adriano; MOREIRA, Thaís H. L.. **História e Geografia do Espírito Santo**. 5ª ed. Vitória: Sodré, 2003.
78. PETRONE, Maria Thereza S. **O imigrante e a pequena propriedade (1824-1930)**. São Paulo: Brasiliense, 1982.
79. PERTRONE, Maria Tereza S. Imigração Assalariada. In: HOLANDA, Segio Buarque d.; CAMPOS, Pedro Moacyr. **Historia geral da civilização brasileira**. Tomo II. Vol. 5. São Paulo: Bertrand Brasil, 1982. p.275-276.
80. QUEIROZ, Maria Isaura Pereira d. **Mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
81. QUINTANEIRO, Tânia; OLIVEIRA BARBOSA, Maria Lígia; MONTEIRO DE OLIVEIRA, Márcia Gardênia. **Um Toque de Clássicos: Marx, Durkheim e Weber**. 2ª ed. Belo Horizonte: UFMG, 2002.
82. REGINATO, Mauro (org). **De San Marino ao Espírito Santo, fotografia de uma imigração**. Vitória: Edufes, 2004.
83. RESENDE, Amria E. L. d. O processo político na Primeira Republica e o liberalismo oligárquico. In: DELGADO, Lucilia A. Neves, FERREIRA, Jorge. **O Brasil Republicano: o tempo do liberalismo excludente**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
84. RESENDE, Antônio. **Curso de Filosofia: para professores e alunos de segundo grau e de graduação**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
85. RIBEIRO, Luiz Cláudio M. **O casamento das elétricas capixabas: um estudo da historia da Escelsa Espírito Santo Centrais Elétricas S/A (1951-1968)**. 219f. Tese (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niteroi, 2003.
86. \_\_\_\_\_. **Ofício do Criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1870-1910)**. 1995. 229f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em história, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
87. RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e Tributação**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.
88. ROCHA, Gilda. **Imigração estrangeira no Espírito Santo (1847-1896)**. Vitória, SN, 2000

89. ROCHA, Correa, COSSETTI, M. da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição da indústria no Espírito Santo** (1850-1930). COPLAN/IJSN/GERES/UFES/FCAA.
90. ROSA, Lea Brígida R. d. A . **Uma Ferrovia em questão: Vitória a Minas** (1890-1940). SI.
91. ROQUIÉ, Alain. **Os partidos militares no Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 1980.
92. ROSA, Lea Brígida R. d. A . **Uma Ferrovia em questão: Vitória a Minas** (1890-1940). SI.
93. SADER, Emir. **A vingança da História**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2003.
94. SALETTO, Nara. **Partidos políticos e eleições no Espírito Santo da Primeira Republica**, (no prelo).
95. \_\_\_\_\_. **Transição para o trabalho livre e pequena propriedade no Espírito Santo**. Vitória: Edufes, 1996.
96. \_\_\_\_\_. **Trabalhadores nacionais e imigrantes no mercado de trabalho do Espírito Santo** (1888-1930). Vitória: Edufes, 2003.
97. SANTANA, Marco Aurélio. **Homens partidos: comunistas e sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2001.
98. SANTOS NEVES, Luiz Guilherme d. **O novo Arrabalde**. Disponível em: < <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/cultura/ihges/arrabalde.htm> > . Acesso em: 27 set. 2005.
99. SCHLESINGER JR, Arthur M. **Os ciclos na Historia Americana**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992.
100. SCHWARCZ, Lílian Moritz. **As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. 2ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
101. \_\_\_\_\_. **O Espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil** (1870-1930). São Paulo: Cias das Letras, 1995.
102. SMITH, Adam. **Riqueza das Nações**. Coimbra: Fundação Calouste Gulbenkian, 1981.
103. SOUZA BASILIO, Marcelo Antonio d. **A vida e obra de Moniz Freire**. Vitória, 1961.
104. SUETH, José Candido R. **Espírito Santo, um estado “satélite” na Primeira Republica: de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro** (1892-1912). 2004. 146f.

- Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2004.
105. SILVA, Marta Zorzal. **Espírito Santo**: Estado, interesse e poder. Vitória: FCAA/SPDC, 1995.
106. SIQUEIRA, Maria da Penha. **O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)**. Vitória: FCAA, 1994.
107. SOARES, Geraldo Antonio. **A utopia liberal**: um ensaio sobre a historicidade do mercado como regulador econômico e social. Vitória: Edufes, 2000.
108. SOARES DE AZEVEDO, Marlice Nazareth. Niterói Urbano. In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo (Org). **Cidade Múltipla**: temas da cidade de Niterói. Niterói: Niterói Livros, 1997.
109. SOUZA BASILIO, Marcelo Antonio d. **A vida e obra de Moniz Freire**. Vitória, 1961.
110. TEIXEIRA, Fausto. **Colatina ontem e hoje**. Espírito Santo: Prefeitura Municipal de Colatina, S.A.
111. TONOCCHI, História das ferrovias. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 02 jan. 2003.
112. TSCUDI, Johann Jacob. **Viagem à província do Espírito Santo**: imigração e colonização suíça 1860. Vitória: APEES, 2004.
113. WEBER, Max. **Economia e sociedade**: fundamentos de sociologia compreensiva. Vol. 1. Brasília: UNB, 1999.
114. WOOD, Ellen Meiksins, FOSTER, John Bellamy (orgs). **Em defesa da história**: marxismo e pós-modernismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

### Jornais e Periódicos

1. A Província do Espírito Santo
2. O Comércio do Espírito Santo
3. O Estado do Espírito Santo

### Sítios na Internet

1. <http://www.ape.es.gov.br>
2. <http://www.google.com.br>
3. <http://www.planalto.gov.br>

