

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS**

CLÁUDIA DA SILVA FERREIRA

**ESTRADA DE FERRO CARAVELAS: TRILHOS PIONEIROS NA TRAJETÓRIA
SOCIOECONÔMICA DO SUL DO ESPÍRITO SANTO**

**VITÓRIA
2015**

CLÁUDIA DA SILVA FERREIRA

**ESTRADA DE FERRO CARAVELAS: TRILHOS PIONEIROS NA TRAJETÓRIA
SOCIOECONÔMICA DO SUL DO ESPÍRITO SANTO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Sebastião Pimentel Franco

**VITÓRIA
2015**

CLAUDIA DA SILVA FERREIRA

**ESTRADA DE FERRO CARAVELAS: TRILHOS PIONEIROS NA TRAJETÓRIA
SOCIOECONÔMICA DO SUL DO ESPÍRITO SANTO**

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

Aprovada em _____ de _____ de 2015.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Sebastião Pimentel Franco

Universidade Federal do Espírito Santo/ Orientador

Prof^a. Dr^a. Maria Cristina Dadalto

Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^a. Dr^a. Julio Cesar Bentivoglio

Universidade do Federal do Espírito Santo

Prof. Dr. Aldieris Braz Amorim Caprini

Instituto Federal do Espírito Santo

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

F383e Ferreira, Cláudia da Silva, 1973-
Estrada de Ferro Caravelas: trilhos pioneiros na trajetória
socioeconômica do sul do Espírito Santo / Cláudia Ferreira da Silva. –
2015.
133 f. : il.

Orientador: Sebastião Franco Pimentel.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Espírito Santo,
Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Ferrovias – Desenvolvimento econômico – Espírito Santo.
2. Café - Região sul do Espírito Santo. I. Pimentel, Sebastião Franco.
II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências
Humanas e Naturais. III. Título.

CDU : 93/99

Dedico este trabalho às pessoas mais presentes na minha vida:

Minha mãe, pela garra e exemplo de vida.

Meu pai, pelo amor incondicional e apoio.

Minha irmã, pelo incentivo direto ou indireto.

Minhas sobrinhas Thayane e Talyta, por encherem de felicidade minha vida.

Minha grande companheira, Patrícia, por estar ao meu lado nos melhores e piores momentos da minha vida.

AGRADECIMENTOS

O fim desta empreitada marca uma importante etapa da minha vida. Gostaria de agradecer a todos que contribuíram, de forma direta ou indireta, para concretização deste sonho.

Agradeço à professora Maria da Penha Smarzaró Siqueira, minha primeira orientadora que, ao me acolher na academia, oportunizou e incentivou o desenvolvimento desta pesquisa. Agradeço também aos professores do Programa de Pós-Graduação do PPGHIS pela contribuição na minha formação enquanto pesquisadora.

Agradeço ao professor Sebastião Franco Pimentel, que aceitou generosamente a tarefa de orientar um trabalho que já estavam em andamento, conseguindo apontar norteadores e estabelecer metas que me fizeram avançar e concluir esta dissertação. A ele, pela atenção e firmeza, ofereço esta dissertação.

Agradeço a meus pais Pedro e Laezy pelo exemplo de perseverança, fé, honestidade e amor, essências na minha formação. A vocês, que muitas vezes deixaram seus sonhos de lado pela família, partilho a alegria deste momento.

A todos meus familiares, irmã, cunhado, primos, tios, sobrinhos, afilhados. A base familiar é sempre um norte, apontado quais os melhores caminhos a percorrer, sendo em dias de sol a pino ou noites de nevoeiros.

Aos professores que compõem minha banca de defesa: Júlio Cesar Bentivoglio, Adieris Braz Amorim Caprini e Maria Cristina Dadalto, pelas críticas construtivas que enriquecem meu trabalho.

Agradeço ao povo brasileiro que, através da CAPES, deu suporte financeiro para realização desta pesquisa e também as instituições que possibilitaram o acesso à pesquisa, como o Arquivo Público do Espírito Santo, a Biblioteca da Universidade Federal do Espírito Santo, o Instituto Histórico e Geográfico de Alegre e o Museu Ferroviário de Cachoeiro de Itapemirim, que sempre me receberam e auxiliaram com muita presteza.

Agradecimento especial ao Instituto Federal do Espírito Santo, meu local de trabalho, onde encontrei um clima encorajador para que nós, professores, possamos

ampliar nossos horizontes e enveredarmos pela pesquisa. Minha gratidão a todos os colegas de trabalho e, em especial, ao Aldieris, que sempre foi um grande incentivador.

Não poderia deixar de mencionar minha grande amiga Dinorah Rubim, por sempre abrir caminhos, e ao meu novíssimo amigo Diego Stanger, pelas horas de leitura, sugestões e, principalmente, pela paciência e bom humor.

À Patrícia, minha companheira de todas as horas, pelo apoio incondicional. Essa conquista também é sua.

RESUMO

O objetivo desta dissertação de História Social das Relações Políticas é discutir a relevância da Estrada de Ferro Caravelas para o desenvolvimento socioeconômico do Sul do Espírito Santo. Apresentamos uma breve abordagem histórica dos caminhos do ferro na Europa e no Brasil do século XIX. Em seguida, buscaremos compreender a conjuntura da economia nacional e a relação da economia cafeeira com a implantação das ferrovias no cenário nacional e capixaba. Apresentaremos também as dificuldades da implantação das ferrovias no cenário estadual e analisaremos os motivos do primeiro trecho ferroviário ter sido construído na região sul do Espírito Santo. Finalmente, evidenciaremos a importância da Estrada no cenário de desenvolvimento econômico da região, sob uma abordagem que englobe os aspectos econômicos e sociais; o impacto da implantação da Estrada de Ferro Caravelas e sua anexação à Leopoldina Railway Company ampliando o trecho ferroviário que ligava Cachoeiro de Itapemirim a Alegre e, posteriormente, a Espera Feliz. Utilizamos como principais fontes documentos oficiais e periódicos da época, com a perspectiva metodológica que buscou analisar os discursos presentes nessas fontes.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Caravelas, Café, Região Sul Capixaba, Espírito Santo

ABSTRACT

The purpose of this Social History of Political Affairs dissertation is to discuss the relevance of Caravelas Railroad for socio-economic development of the South of the Espírito Santo State. We present a brief historical approach of iron paths in Europe and in the nineteenth-century Brazil. Then we seek to understand the situation of the national economy and the relationship of the coffee economy with the introduction of railways in the national and Espírito Santo's scenarios. Also presenting the railroads implementation's difficulties in the state scenario and analyze the reasons why the first railway section have been built in the Espírito Santo's southern region. Finally, we distinguished the importance of the Estrada road on the region's economic development scenario, under an approach that encompasses economic and social aspects; the impact of the Caravelas Railroad's implementation and its annexation to the Leopoldina Railway Company, expanding the railway section linking Itapemirim to Alegre and later Espera Feliz. We used official documents and periodicals of the time as main sources, with the methodological approach that seeks to analyze the discourse present in these sources.

Keywords: Railroad Caravelas, Coffee, South Region Capixaba, Espírito Santo

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - VIA FÉRREAS EM MILHAS (MILHARES DE MILHAS).....	14
TABELA 2 – PRODUÇÃO DE ALGODÃO NA EUROPA (ALGODÃO BRUTO - KG PER CAPITA).....	15
TABELA 3 – PRODUÇÃO DE FERRO NA EUROPA (FERRO FORJADO - KG PER CAPITA).....	15
TABELA 4 – PRODUÇÃO DE CARVÃO NA EUROPA (CONSUMO DE CARVÃO: KG PER CAPITA).....	15
TABELA 5 - BRASIL EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS (% VALOR DOS OITO PRODUTOS PRINCIPAIS SOBRE O VALOR TOTAL DA EXPORTAÇÃO).....	30
TABELA 6 - POPULAÇÃO DO ITAPEMIRIM E DO ESPÍRITO SANTO.....	36
TABELA 7 - POPULAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO.....	37
TABELA 8 - EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM ARROBAS (1891 A 1900).....	44
TABELA 9 - PERCENTAGEM DO CAFÉ NA EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO EM VALOR OFICIAL (1908 A 1920).....	45
TABELA 10 - PARTICIPAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO NA MALHA FERROVIÁRIA DA REGIÃO SUDESTE E DO BRASIL EM 1890.....	51
TABELA 11 – COMPARATIVO DA MALHA FERROVIARIA DO ESPÍRITO SANTO EM RELAÇÃO A OUTRAS REGIÕES BRASILEIRA - EM KM DE FERROVIA.....	52
TABELA 12 - RENDA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO EM CONTOS DE RÉIS.....	53
TABELA 13 - LINHA PRINCIPAL – TRABALHOS REALIZADOS NA	

ESTRADA DE FERRO CACHOEIRO-ALEGRE/CASTELO ATÉ OUTUBRO DE 1886.....	75-76
TABELA 14 - RAMAL DO CASTELO.....	76
TABELA 15 - TABELA SACA DE CAFÉ DE 60 QUILOS.....	85
TABELA 16 - PREÇO EM RAZÃO DE 1000 QUILOS EM CADA 1 QUILÔMETRO DE TRÂNSITO NA ESTRADA DE FERRO.....	90-91
TABELA 17 – RECEITAS E DESPESAS.....	95
TABELA 18 - CÂMBIO MÉDIO, PREÇO DO CAFÉ (POR 10 KG) E RENDA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (EM CONTOS DE RÉIS).....	97

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ferrovias na Europa (1850-1870).....	20
Figura 2 - Anúncio com horário dos trens.....	88
Figura 3 - Antiga Estação de Cachoeiro de Itapemirim.....	102
Figura 4 - Antiga Estação de Mattosinhos (depois chamada Coutinho).....	102
Figura 5 - Antiga Estação de Vala do Sousa, posteriormente Jerônimo Monteiro.....	103
Figura 6 - Local da antiga estação Pombal, posteriormente Reeve.....	103
Figura 7 - Ruína da ponte sobre o Rio Itapemirim em Duas Barras.....	104
Figura 8 - Local da Antiga Estação de Castelo.....	105
Figura 9 - Estação de Cachoeiro de Itapemirim – Construída pela Leopoldina.....	105

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
1 CAMINHOS DE FERRO NO SÉCULO XIX: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA	12
1.1 A ferrovia no contexto do desenvolvimento europeu.....	12
1.2 A ferrovia no contexto do desenvolvimento nacional	22
2 CONJUNTURA ECONÔMICA DO ESPÍRITO SANTO E A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS	34
1.1 A economia cafeeira e a implantação das ferrovias	35
1.2 Ferrovias no Espírito Santo	46
3 O CENÁRIO ECONÔMICO DA REGIÃO SUL DO ESTADO E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	57
3.1 O desenvolvimento econômico da Região Sul do Espírito Santo.....	57
3.2 O anseio pela ferrovia	64
3.3 A Estrada de Ferro Caravelas	76
REFERÊNCIAS	106

INTRODUÇÃO

No decorrer da segunda metade do século XIX, as terras da região Sul do Espírito Santo passaram a ser ocupadas por lavouras de café, consequência do avanço, principalmente, das plantações do norte fluminense. As terras desocupadas no vale do Rio Itapemirim atraíram cariocas e mineiros que usaram aquele solo fértil para o plantio de café. No entanto, a comunicação terrestre para escoar o produto era complicada devido à falta de estradas e os relatórios dos presidentes da Província do Espírito Santo nesse período destacam a preocupação com a manutenção de estradas e picadas. “As boas vias de comunicação constituem incontestavelmente um dos mais poderosos instrumentos do progresso do paiz (sic)”, (ESPÍRITO SANTO, 1868-1869. 1869, p. 19). Para que o café chegasse até o mercado consumidor era necessário que toda produção fosse enviada ao Rio de Janeiro para que fosse exportado para a Europa e Estados Unidos, “[...] período em que a lavoura capixaba desenvolveu-se para colocar o Espírito Santo na esfera nacional [...]” (SIQUEIRA. 1988. p.65) e tornava-se necessária a organização de uma logística de escoamento da produção cafeeira.

Em jornais da região sul-capixaba da década de 1880 é possível localizar referências quanto à necessidade de implantar uma estrada de ferro para escoar a produção da região.

Este município exclusivamente agrícola, e que é fora de dúvida o mais importante da província em população e produção rural, não possui uma única estrada regular de qualquer espécie para o transporte de seus produtos [...]

Para auferir as vantagens resultantes de uma comunicação rápida, segura e barata, é imprescindível a construção de uma via férrea de tracção a vapor. Esta pode ser igualmente útil aos habitantes do Cachoeiro do Itapemirim [...] (O Cachoeiro, p.1. 1881).

É interessante perceber que mesmo com os anseios da região para que o primeiro trecho ferroviário fosse construído em terras capixabas, foi necessária uma longa trajetória da primeira concessão até a inauguração da estrada de ferro. Repassando para diversos grupos diferentes até ser vendida a Leopoldina Railway, fato que nos leva a atentar para a inviabilidade econômica de muitos empreendimentos por causa da impossibilidade de desenvolvimento de forças produtivas e rentabilidades que

justificassem os altos investimentos. A província do Espírito Santo ainda não tinha uma base sólida economicamente para financiar tais projetos.

A bibliografia sobre a temática ferroviária no Espírito Santo foi ampliada recentemente com a publicação da obra de Leandro Quintão sobre a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Outro trecho ferroviário que mereceu maior ênfase nos estudos foi a Estrada de Ferro Vitória-Minas, com a obra de Lea Brígida de Albuquerque Rosa. Porém, em suas obras, esses autores raramente fazem menção à Estrada de Ferro Caravelas, primeiro trecho ferroviário construído no Espírito Santo. De forma pontual, cita-se quando se fala da implantação de ferrovias em terras capixaba, mas não aparecendo em nenhuma pesquisa como foco principal.

Para entendermos os impactos que a Estrada de Ferro Caravelas provocou na economia e na sociedade capixaba, partiremos de algumas questões geradoras que, ao serem respondidas, ajudarão a compreender o que significou para a região Sul a construção dessa estrada. As questões geradoras são: Que fatores que possibilitaram a construção da Estrada de Ferro Caravelas? Por que foi construído esse primeiro ramal ferroviário? Como foi construída a Estrada de Ferro Caravelas? Quais os grupos estavam envolvidos na sua construção para que esse projeto fosse concretizado? Quais os impactos que essa construção trouxe para o Espírito Santo e, em particular, para o Sul do Estado?

O recorte temporal da pesquisa abrange a décadas de 1870 a 1910. Justifica-se essa escolha pelos seguintes motivos: primeiro, foi quando o governo provincial concedeu, através da Lei nº 37, privilégios e concessão de exploração a Miguel de Freitas e Thomas Dutton, iniciando a ideia de desenvolver os empreendimentos férreos no Espírito Santo. No entanto, foi necessário recuar a análise para o período imperial, quando houve projeto e construção dos primeiros ramais ferroviários do país. Segundo, em 1886 ocorreu a inauguração do primeiro ramal ferroviário do Espírito Santo, quando foi construída a estrada de Ferro Caravelas, ligando Cachoeiro de Itapemirim a Rive e, finalmente, o marco do ano de 1907, quando a Estrada de Ferro Caravelas foi vendida à Leopoldina Railway e que, posteriormente, teve seu percurso ampliado até Espera Feliz, em Minas Gerais.

Já o recorte espacial da pesquisa é a região Sul do Espírito Santo, em especial Cachoeiro de Itapemirim que, a partir da segunda metade do século XIX, passou por

profundas transformações relacionadas ao desenvolvimento da lavoura cafeeira, sendo a ferrovia participante desse cenário. No entanto, o recorte espacial não significou o fechamento, pois ao longo do trabalho foi necessária a referência de outras cidades participantes desse momento importante do desenvolvimento econômico do Espírito Santo, baseado na expansão cafeeira.

Na segunda metade do século XIX, a região Sul do Espírito Santo cresceu e se consolidou comercialmente com a produção cafeeira, tornando-se a mais importante região econômica da província capixaba. O crescente desenvolvimento da atividade cafeeira fez com que a região do Itapemirim e, principalmente, Cachoeiro de Itapemirim, ganhasse destaque no cenário econômico do Espírito Santo. Siqueira (1984, p. 65) afirma que o século XIX foi “[...] período em que a lavoura capixaba desenvolveu-se para colocar o Espírito Santo na esfera nacional [...]”. Era preciso uma logística para escoamento da produção dessa região.

João Gualberto Vasconcelos, em sua obra *A invenção do coronel*, descreve o surgimento da Vila de Cachoeiro de Itapemirim, na qual podemos observar a vocação para se tornar o centro captador da produção da região do Itapemirim e Itabapoana:

A vila foi fundada por pessoas ligadas ao comércio e à agricultura, vindas da província do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Limite extremo de navegabilidade do Rio Itapemirim para as embarcações vindas do mar, Cachoeiro era um porto fluvial onde a produção agrícola, chegada em tropas, ficava esperando transporte para seguir viagem (VASCONCELOS, 1995, p. 102).

A construção da Estrada de Ferro Caravelas atendia a uma necessidade real da região Sul do Espírito Santo, criando, ao mesmo tempo, uma via de escoamento da produção cafeeira e uma via de acesso para pessoas que ocuparam a região e acompanharam o progresso chegar aos trilhos da ferrovia.

Nosso estudo tem como foco a História Regional por acreditarmos nas possibilidades de interpretação históricas, estando próximos ao objeto de estudo. A História Regional possui grande importância porque contribui para melhor compreensão da história do Brasil. Para tanto, definiremos espaço regional como:

[...] a construção abstrata, elaborada no decorrer do tempo por atores coletivos que a ele se relacionam direta ou indiretamente. É formado por um conjunto de valores socialmente aceitos e partilhados pelos seus agentes

que conferem a região identidade própria capaz de gerar comportamentos mobilizadores de defesa de interesses (VISCARDI, p. 95-6).

Os trabalhos regionais são justificados porque os estudos nacionais ressaltam as semelhanças e o regional aborda as diferenças. Assim, possibilitam mostrar aspectos que não seriam percebidos num contexto maior. Dessa forma,

[...] o estudo regional oferece novas óticas de análise do estudo de cunho nacional, podendo apresentar todas as questões fundamentais da História (como os movimentos sociais, a ação do Estado, as atividades econômicas, a identidade cultural etc.) a partir de um ângulo de visão que faz aflorar o específico, o próprio, o particular. A historiografia nacional ressalta as semelhanças, a regional lida com as diferenças, a multiplicidade.

A historiografia regional tem ainda a capacidade de apresentar o concreto e o cotidiano, o ser humano historicamente determinado, de fazer a ponte entre o individual e o social. [...] (AMADO, 1990, p. 12-13).

A importância da pesquisa regional em história é verificada também pelo fato de que, por meio dessa abordagem, podemos discutir também a aplicação de teorias, pois

[...] a historiografia regional é também a única capaz de testar a validade de teorias elaboradas a partir de parâmetros outros, via de regra, o país como um todo, ou uma outra região, em geral, a hegemônica. Estas teorias, quando confrontadas com realidades particulares concretas, muitas vezes se mostram inadequadas ou incompletas (AMADO, 1990, p.13).

Definimos a região sul do Espírito Santo como uma subdivisão de uma unidade politico-administrativa, primeiro do império, e posterior da federação brasileira como nosso recorte regional. Utilizamos como apoio bibliográfico para a nossa pesquisa estudos a respeito do Espírito Santo, como o de Gabriel Augusto e Melo Bittencourt (1987), que analisa a modernização do Espírito Santo através do café; Léa Brígida Rocha de Alvarenga Rosa (1985), que estuda a ferrovia Vitória-Minas entre 1890 e 1940; Vilma Paraíso Ferreira de Almada (1984), que fornece dados sobre a estrutura agrária e cafeicultura no Espírito Santo; Maria da Penha Smarzaró Siqueira (1995), que estuda a conjuntura do capitalismo industrial do século XIX e a inserção do Império do Brasil e da Província do Espírito Santo nessa conjuntura, expondo o contexto capixaba mediante os acontecimentos nacionais; e Leandro do Carmo Quintão (2008) que, em sua dissertação de mestrado, analisou a conjuntura da implantação dos primeiros trechos ferroviários no Espírito Santo, na tentativa do

governo ligar a região Sul do Espírito Santo a Vitória através da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.

O aporte documental analisado neste trabalho foi constituído de documentos oficiais divulgados pelos organismos estaduais ou pela imprensa através de relatórios, mensagens, artigos publicados em jornais e periódicos (relatórios de presidentes da província do Espírito Santo, relatórios de vice-presidentes da província do Espírito Santo, Leis do Congresso Legislativo do Espírito Santo, Relatórios da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, Estatísticas sobre exportação no Espírito Santo, dentre outros). Também foi de grande auxílio recorrer a impressos da época, como os jornais (O Estado do Espírito Santo, O comércio do Espírito Santo, A Tribuna e especialmente o jornal O Cachoeirano, que trouxe uma grande contribuição a essa pesquisa por publicar durante um longo período o emaranhando de fatos circundantes à implantação da estrada de ferro Caravelas, conhecida como estrada do Cachoeiro).

Ao construir a narrativa acerca do passado, o historiador precisa de fontes, e tais fontes não são isentas de posicionamentos ideológicos, representam em suas páginas o interesse de determinados grupos. O impresso não deve ser considerado algo transparente, ele é portador e transmissor de um discurso (CARDOSO; VAIFAS, 1997, p. 337). A escolha desses jornais se justificou por funcionarem como importantes interlocutores de diversos grupos da região Sul do Espírito Santo e por permitirem aos discursos, relatórios, prestação de contas, anúncios, publicações oficiais sobre ferrovias na cidade de Cachoeiro de Itapemirim no período recortado.

No campo metodológico, nosso projeto parte do princípio de que as fontes não falam por si mesmas, como pressupõe a linha de interpretação da escola metódica. Concordamos com Quintão (2008) ao afirmar que não deve haver separação entre texto e contexto, pois a história não se reduz nem a um nem a outro. Na perspectiva de nosso encaminhamento metodológico, a abordagem qualitativa em interpretação macro e micro do contexto histórico estudado, apoiada em pesquisa bibliográfica e documental, abre um leque de elementos para explicar o processo de desenvolvimento socioeconômico regional, as mudanças e a interface da construção da estrada de ferro Caravelas. Desse modo, nosso encaminhamento metodológico buscou analisar os discursos presentes nos documentos oficiais ou periódicos, além de usar de estatísticas numéricas presentes em diversas tabelas, fazendo um

demonstrativo que acreditamos, com maior imparcialidade, do cenário econômico do Espírito Santo e de sua região Sul.

A fim de apresentar nossa pesquisa, o trabalho foi dividido em três capítulos. O primeiro tem como título *Caminhos de ferro no século XIX: uma abordagem histórica* e se dedica a uma breve abordagem histórica dos caminhos do ferro no século XIX, no contexto europeu e nacional, destacando a relevância das estradas de ferro, bem como seus efeitos no desenvolvimento no Ocidente. Procuramos entender o cenário econômico e político do século XIX, que possibilitou a implantação e ampliação das estradas de ferro no Brasil e as dificuldades na formação de nossas vias férreas.

No (segundo) capítulo *A conjuntura econômica do Espírito Santo e a implantação das ferrovias*, analisa-se a conjuntura econômica do Espírito Santo no século XIX, no que tange especialmente à evolução da economia cafeeira na região Sul, abordando questões referentes ao avanço cafeeiro na região dos rios Itapemirim e Itabapoana, fruto da expansão da cafeicultura mineira e fluminense; as questões relacionadas à necessidade de mão de obra, desdobrando na questão escravista e migratória; a necessidade de implantação de uma rede de transporte para o deslocamento da produção, o que fomenta as primeiras iniciativas e tentativas do desenvolvimento do transporte ferroviário no Espírito Santo.

Por fim, o terceiro capítulo, intitulado *O cenário econômico da região Sul do Espírito Santo e a importância do transporte ferroviário*, analisamos o desenvolvimento econômico da região Sul do Espírito Santo, tomando como eixo o escoamento do café da região do Itapemirim, pensando sobre quais os mecanismos foram utilizados para que o café chegasse até o porto e levado até os centros consumidores desse produto. Buscamos entender o cenário que possibilitou a implantação do primeiro trecho ferroviário do Espírito Santo à Estrada de Ferro Caravelas, ligando Cachoeiro de Itapemirim a Castelo e Pombal em Alegre e os impactos dessa construção. Apresentaremos o perfil do trecho ferroviário construído, o movimento da ferrovia, analisando o seu desenvolvimento e os motivos que levaram a ferrovia ser vendida à Leopoldina.

1 CAMINHOS DE FERRO NO SÉCULO XIX: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (...) Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; (...) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 1997, p. 61).

Ao avançarem pelos mais diferentes territórios mundiais, as ferrovias serpenteavam mudando as paisagens, transformando o cenário das cidades, ditando o ritmo do tempo, incorporando na vida das pessoas a marca do progresso ditado pelo ritmo das locomotivas que levavam e traziam produtos e pessoas, aproximando territórios e vencendo a necessidade de escoar os frutos da industrialização.

Este capítulo busca contextualizar o surgimento das ferrovias dentro do cenário europeu pós Revolução Industrial, momento no qual a produção aumentava, demandando a ampliação e o aprimoramento dos meios de transporte, para que as mercadorias e matérias primas circulassem com maior rapidez e menores custos. Abordaremos ainda a motivações que levaram a implantação das ferrovias na América e sua chegada no Brasil.

1.1 A ferrovia no contexto do desenvolvimento europeu

A Europa, no decorrer do século XIX, passou por uma série de transformações nos cenários político, econômico e social. Em *A Era das Revoluções*, Eric Hobsbawm (2004) analisa o caminho que o continente europeu percorreu rumo à industrialização. Para o autor, o período entre os anos de 1790 a 1848 foi palco de mudanças econômicas fundamentais no que tange ao desenvolvimento do continente. A primeira dessas mudanças foi demográfica. A população do Reino Unido quase triplicou entre 1750 a 1850. A população da Prússia quase duplicou

entre 1800 e 1846, o mesmo ocorreu na Rússia europeia. As populações da Noruega, Dinamarca, Suécia Holanda e parte da Itália quase duplicaram entre os anos 1750 e 1850. Esse aumento da população estimulou muito a economia, ele produziu mais mão de obra disponível para o trabalho e foi importante para o crescimento no mercado consumidor.

A segunda mudança foi nas comunicações. As ferrovias, até 1848, estavam iniciando seu desenvolvimento, principalmente na Inglaterra, Bélgica, França e Alemanha.

[...] mesmo antes da ferrovia, o desenvolvimento das comunicações foi, pelos padrões anteriores, empolgantes. O império austríaco, por exemplo, acrescentou 30 mil milhas de estradas entre 1830 a 1850, e até mesmo a Espanha, graças em grande parte à ocupação francesa, quase duplicou sua diminuta teia viária... Enquanto a Grã-Bretanha adquiria seus sistemas de canais, a França construía 2 mil milhas deles entre 1800 e 1847... O total de tonelagem mercante do mundo ocidental mais que duplicou entre 1800 e o início da década de 1840, e já os navios a vapor uniam a Grã-Bretanha e França (1822) e subiam e desciam o Danúbio. (Em 1840, havia cerca de 370 mil toneladas de navios a vapor comparadas a 9 milhões de toneladas de navios a vela, embora isto já representasse na verdade cerca de 1/6 da capacidade de carga) (HOBSBAWM, 2004, p. 238-9).

No desenvolvimento das comunicações merece destaque o telégrafo elétrico, patenteado em 1837 por dois visionários, Charles Wheaststone e William Cook. Essa nova tecnologia foi aplicada nas estradas de ferro e planos de linhas submarinas após 1847, quando Faraday sugeriu isolar os cabos com guta-percha. As áreas desenvolvidas da Europa adotaram-no rapidamente nos anos posteriores a 1848. As linhas de telégrafos e polos multiplicaram-se no continente europeu, juntamente com o envio de mensagens; 2 mil linhas em 1849, 15 mil em 1854, 42 mil em 1859, 80 mil em 1864 e 111 mil em 1869. Esse avanço nos meios de comunicação era extremamente vantajoso para as autoridades que dispuseram de meios mais rápidos de comunicação com seus territórios nas localidades mais remotas do planeta (HOBSBAWM, 2010, p.101-4).

A terceira mudança ocorreu no volume do comércio e imigração. Entre 1818 e 1850, aproximadamente cinco milhões de europeus deixaram seus países nativos (quase 4/5 deles para a América) e, no interior dos países, as correntes de migração eram bem maiores.

Movimentos populacionais e industriais andam juntos, pois o desenvolvimento econômico do mundo pede mudanças substanciais entre

os povos e, por outro lado, facilita tais movimentos tornando-os tecnicamente baratos e mais simples através de novas e melhores comunicações, assim como, evidentemente, permite ao mundo manter uma população maior (HOBSBAWM, 2010, p. 296).

Eric Hobsbawm (2010, p. 235) menciona que entre 1789 e 1840, o comércio internacional em todo o mundo ocidental mais que triplicou. Mas “[...] tecnicamente, sem dúvida, estas melhorias não foram tão inspiradoras quanto as ferrovias” (HOBSBAWM, 2010, p.239).

A segunda metade do século XIX é marcada pelo desenvolvimento industrial e ferroviário. A tabela a seguir demonstra a distribuição de linha férreas no cenário mundial, destacando o desenvolvimento europeu a partir de 1850, considerado por Hobsbawm (2010, p. 97) “[...] o maior feito da engenharia conhecido até então na História”.

TABELA 1 - VIA FÉRREAS EM MILHAS (MILHARES DE MILHAS)

	1840	1850	1860	1870	1880
Europa	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
América do Norte	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
Índia	-	-	0,8	4,8	9,3
Resto da Ásia	-	-	-	-	-*
Australásia	-	-	-*	1,2	5,4
América Latina	-	-	-*	2,2	6,3
África (incl. Egito)	-	-	-*	0,6	2,9
TOTAL MUNDIAL	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

*Menos de 500 milhas.

Fonte: MULLALL, apud HOBSBAWM, 2010, p.95.

O desenvolvimento ferroviário no continente europeu vem atrelado a uma série de modificações técnicas a partir do final do século XVIII. Merecem destaques a indústria de ferro, a máquina a vapor, a transformação da mão de obra e o crescimento demográfico e a acumulação e investimentos de capitais.

As tabelas a seguir demonstram a evolução do consumo *per capita* de matérias-primas da industrialização do século XIX ligadas ao consumo de energia, produção

agrícola e construção das estradas de ferro. Tais dados ajudam a entender a necessidade do aumento de linhas férreas, devido tanto à demanda de transporte, quanto ao aumento da produção das matérias-primas como carvão e ferro, essenciais ao desenvolvimento ferroviário, bem como o próprio desenvolvimento ferroviário também foi fator demandante do aumento da produção.

TABELA 2 – PRODUÇÃO DE ALGODÃO NA EUROPA (ALGODÃO BRUTO - KG PER CAPITA)

	1840	1860	1880	1900	1910
Reino Unido	7,3	15,1	17,3	18,7	19,9
Alemanha	0,9	1,4	2,9	5,8	6,8
França	1,5	2,7	2,6	4,5	6
Rússia	0,3	0,5	1	1,6	3
Itália	0,1	0,2	1,1	4	5,4

Fonte: BAIROCH, apud KEMP, 1993, p. 222.

TABELA 3 – PRODUÇÃO DE FERRO NA EUROPA (FERRO FORJADO - KG PER CAPITA)

	1840	1860	1880	1900	1910
Reino Unido	54	130	220	210	150
Alemanha	5	14	53	200	220
França	12	25	46	100	100
Rússia	3	5	5	31	38
Itália	1	2	1	8	28

Fonte: BAIROCH, apud KEMP, 1993, p. 222.

TABELA 4 – PRODUÇÃO DE CARVÃO NA EUROPA (CONSUMO DE CARVÃO: KG PER CAPITA)

	1840	1860	1880	1900	1910
Reino Unido	600	1100	2450	3740	4040
Alemanha	-	110	400	1170	3190
França	40	130	390	740	1450
Rússia	-	-	-	70	300
Itália	-	-	-	100	270

Fonte: BAIROCH, apud KEMP, 1993, p. 222.

É possível verificar na tabela 2 o aumento da produção de algodão bruto, matéria-prima para a indústria têxtil. Houve um aumento significativo não somente no Reino Unido, mas também na Alemanha, França, Rússia e Itália. O crescimento industrial era visível com a Europa produzindo e consumindo cada vez mais ferro e carvão, como demonstrado nas tabelas 3 e 4. Esse crescimento na produção industrial abriu espaço para a circulação de mercadoria tanto dentro da Europa quanto para outros continentes, sendo cada vez mais premente a necessidade de ampliar a rede de comunicação dentro da Europa, fruto dessa necessidade e da própria industrialização da Europa, seguida pela América do Norte e depois se estendendo para outros territórios. Após 1840, houve uma rápida expansão da rede ferroviária. Como demonstrado na tabela 1, a Europa e a América do Norte, em quatro décadas, chegaram a mais de 100 mil milhas de estradas de ferro, cada uma dentro de seus territórios, servindo de vitrine para outros territórios que ansiavam por resolver seus problemas de comunicação.

A partir da segunda metade do século XVIII, o mundo passou por novas e profundas transformações, merecendo destaque a produção inglesa desde o final do século XVIII. A situação de superioridade da Inglaterra frente à Europa na questão industrial estava alicerçada em diferentes fatores de produção. Dentre eles, pode-se citar o desenvolvimento técnico, comercial e o crescimento demográfico. A Inglaterra que, além do controle sobre as principais rotas mercantes, dispunha de recursos para investimento concentrado nas mãos de particulares, beneficiou-se dessa conjuntura, tornando-se pioneira no desenvolvimento industrial. A Inglaterra iniciou sua industrialização pelo setor têxtil, lucrando com o controle sobre as rotas de comércio internacional. A indústria têxtil estabeleceu um mercado que logo abriu caminho para produtos, como os siderúrgicos, um dos principais responsáveis pelas intensas transformações decorrentes da Revolução Industrial (FINGER, P. 22/23, 2013).

Outro fator, como já dito, foi o crescimento demográfico. A população saltou de 6.008.000 em 1750 para 8.216.000 em 1790. Ademais, o movimento do *enclosures*¹ trouxe uma significativa mudança na distribuição de terras; tal concentração aumentou a produtividade do trabalho agrícola e liberou uma quantidade de mão de

¹ **Enclosures** – Enclosure acts, como ficaram conhecidas as atas de divisão e cerceamento dos campos, um processo tipicamente inglês, essa legislação apareceu fruto de uma necessidade de tornar a agricultura mais funcional ao processo de urbanização e crescimento industrial. (Disponível em: <seer.sct.embrapa.br/index.php/cct/article/viewFile/8980/5090>. Acesso em: 2 nov. 2014)

obra para a cidade. Como consequência, a renda bruta nacional por habitante havia se elevado e era visível o crescimento industrial no final do século XVIII. No ano de 1770, a agricultura representava 45% (quarenta e cinco por cento) da economia, a indústria 21% (vinte e um por cento) e o comércio 13% (treze por cento). Em pouco tempo, a renda do setor industrial pôde se autofinanciar e também reinvestir em outras empresas (MAURO, 1973, p. 27-8).

Em 1814, George Stephenson, com apoio de empresários ingleses, apresentou a primeira locomotiva a obter resultados concretos na sua construção e, em 1825, construiu a “locomotion, tracionando uma composição ferroviária que trafegou entre Stocton e Darlington, num percurso de 15 quilômetros a uma velocidade aproximada de 20 quilômetros por hora”. Junto com seu filho, Robert Stephenson fundou a primeira fábrica de locomotivas do mundo (DNIT, s.d).

A Inglaterra possuía, no século XIX, inúmeros fatores que favoreceram a construção de sua linha férrea; possuía engenheiros e operários especializados na arte da terraplanagem, na construção dos aquedutos e dos túneis, além da disponibilidade de capitais. O Estado inglês não financiava nada e se limitava apenas a autorizar a construção de linhas, a poupança foi aplicada largamente aos valores das estradas de ferro. O Banco da Inglaterra recebeu depósitos que utilizou em adiantamento em longo prazo ao governo, às municipalidades e às empresas de utilidade pública. Em 1850, a rede férrea representava 10 mil quilômetros, enquanto na França eram aproximadamente de 3 mil quilômetros. Foi aplicado, até 1855, cerca sete bilhões de francos, que deram um enorme impulso à metalurgia, às minas e às construções. Graças ao ritmo dado à metalurgia pela máquina a vapor e a estrada de ferro, uma verdadeira civilização do ferro se desenvolveu: camas de ferro, telas metálicas, cabos de ferro para a marinha, pontes etc. (MAURO, 1973, p. 39-40).

Em 1851, a França, por sua vez, possuía 3.600 quilômetros de ferrovias exploradas por 18 companhias. Entre 1852 e 1856, ocorreu um grande esforço de construção, ligando Paris à Bélgica. Assim, a ampliação da rede chegou a 23.500 quilômetros em 1870, muito embora o sistema ferroviário, até 1848, fosse confiado às pequenas companhias. Durante o Segundo Império francês, o governo reagrupou as pequenas companhias em suas grandes redes, recebendo, para tanto, uma concessão para 90 anos. A partir de 1852, o Estado passou a garantir-lhes juros de 4% durante 50 anos. Entre 1870 e 1914, a França expandiu sua linha férrea para 50.000

quilômetros (MAURO, 1973, p. 72-3). Segundo Dechesne, o desenvolvimento geral desse meio de transporte manifestou-se na segunda metade do século e as ações das vias férreas figuravam já entre os principais valores mobiliários do país.

Na Alemanha, a primeira ferrovia foi aberta em 1835, em Nuremberg e Fürth (Bavária), sendo que o primeiro trecho ferroviário entre Dresde-Leipsing tinha sido construído em 1839, mas ainda não se tratava de um plano global. Por ter passado por um processo de industrialização tardia, a Alemanha conheceu o processo da máquina a vapor fixa e o da máquina a vapor móvel ao mesmo tempo, possuindo condições de comprar a máquina a vapor e também as locomotivas, o que incentivou seu desenvolvimento ferroviário. Em 1850, a Alemanha possuía 5.856 quilômetros de ferrovias, o dobro da França. O desenvolvimento ferroviário da Alemanha ocorreu em meio aos resultados favoráveis do *Zollverein*², com a Alemanha obtendo vantagem em suas negociações com o estrangeiro quanto aos direitos aduaneiros, o que lhe conferia uma renda elevada. Na Prússia, um Fundo de Estradas de Ferro criado em 1842, ajudou as companhias particulares e, em 1847, construiu em Sarre a sua primeira estrada de ferro estatal (MAURO, 1973, p. 85-6).

A Bélgica foi o primeiro país do mundo a ter uma verdadeira política ferroviária. Aproveitando o *boom* do desenvolvimento industrial e do comércio que exportava suas máquinas para a Holanda, a Rússia e o Zollverein, o país lançou, em 1833, um projeto para construção da linha Antuérpia-Colônia e, um ano após a apresentação do projeto, o parlamento votou pela aprovação das ferrovias que foram consideradas um serviço nacional, permitindo a construção sistemática de uma rede ferroviária. Outro fato importante para o desenvolvimento ferroviário belga foi a posição estratégica que ocupava como área de trânsito: sua rede era construída em forma de cruz. Em 1836, a linha Bruxelas-Antuérpia estava concluída e, em 1844, todo o conjunto do plano estava concluído. A partir de 1850, a construção de linhas pelo Estado foi interrompida e o desenvolvimento das demais linhas atraiu o capital estrangeiro e, a partir daí, várias linhas privadas foram construídas. Após 1871, o Estado resgatou as linhas privadas, dobrando sua rede e, em 1880, três quartos das linhas existiam e lhe pertenciam (MAURO, 1973, p. 92-3). Segundo Laurent

² O Zollverein. A união aduaneira foi o resultado de um esforço mais geral da Prússia para transformar a indústria e o comércio alemães. O Zollverein nasceu em 1834 pela vontade da Prússia, que controlava uma grande parte da economia alemã (MAURO, p. 84, 1973).

Dechesne, “a Bélgica possuía, no fim do século 19, a rede mais densa de caminhos de ferro” (DECHESENE, 1940, p. 108).

Na Itália, antes de 1848, havia poucos quilômetros de linhas férreas, a maior parte das linhas foi construída no período entre 1848 e 1870. Em 1861, a Itália possuía 1.623 quilômetros construídos e 1.442 quilômetros já estavam projetados (MAURO, 1973, p. 99 e 288).

A Rússia possuía, em 1845, 1.067 metros de vias e, em 1860, apenas 1.488. O transporte ferroviário era visto com desconfiança pelos meios governamentais e os rios continuavam a ser o principal meio de transporte. Porém, antes mesmo de 1870, o desenvolvimento das estradas de ferro marcou fortemente a economia russa. Com a intervenção do Estado e empréstimos feitos no exterior, resgatando as companhias privadas, o Estado procurou, após 1870, resgatar as ações de certas sociedades, dando início à nacionalização das estradas de ferro. Entre 1870 e 1880 foram construídas as vias para Donetz, o Ural e a Ásia. Em 1894, a construção ferroviária atingiu 30 mil quilômetros e, em 1905, 60 mil quilômetros. Esse desenvolvimento contou com 5,5 bilhões de francos em empréstimos da França e 1 bilhão de empréstimo dos belgas. O reflexo foi uma transformação na metalurgia de transformação com um aumento de 33%, o dos operários 140% e a cifra dos negócios, 180% (MAURO, 1973, p. 104, 299-0).

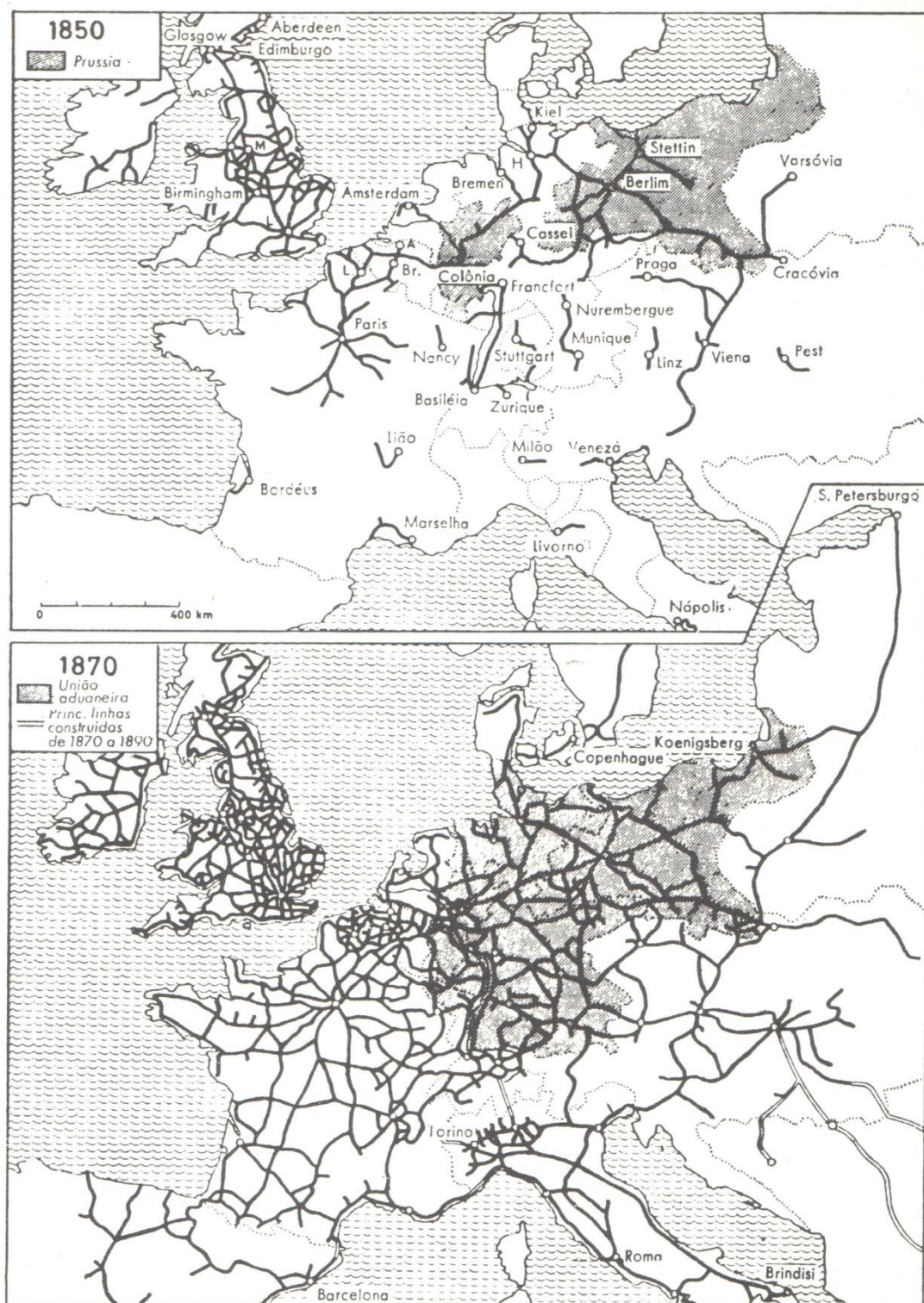


Figura 1 – Ferrovias na Europa (1850-1870)

Fonte: MAURO, Frédéric. História Econômica Mundial 1790-1970. Zahar Editores. Rio de Janeiro, 1976, p. 53

Extraído de VOILLARD (O) CABOURDIN (G.) e DREYFUS (F), Statis-tiques d'Historie Economique, Paris Estrasburgo, 1964

Podemos observar no mapa da página anterior a rápida a expansão ferroviária ocorrida na Europa entre 1850 e 1870, destacando a grande área coberta por ferrovias na Inglaterra e Bélgica.

Por toda Europa, no decorrer do XIX, foram construídos trechos de estradas de ferro. Segundo Hobsbawm (2010, p. 97). “[...] a construção de grandes troncos ferroviários naturalmente ganhou maior parte da publicidade”. Para a realização de obras de grande envergadura e com altos investimentos que visavam o desenvolvimento estratégico de parte da maioria dos Estados Europeus, foi necessária

A ação direta do Estado [...] para o desenvolvimento ferroviário na Europa Continental, uma vez que era um empreendimento muito oneroso para iniciativa privada. Além disso, o poder estatal aumentou consideravelmente no século XIX, sem, contudo, contrapor-se aos princípios liberais (QUINTÃO, 2008, p. 68).

O investimento na construção das vias férreas exigiu muito capital; capital esse que não estava disponível em quantidades suficientes ou que os investidores prósperos não queriam arriscar sem alguma garantia de que teriam algum lucro. E só o Estado poderia dar a garantia exigida. Na maior parte da Europa o desenvolvimento ferroviário deu-se sob os auspícios do Estado e implicou na cooperação de banqueiros e financiamentos internacionais (KEMP, 1993, p. 41-3).

Para Hobsbawm (2010),

Quando as ferrovias deixaram a topografia inexata da Inglaterra, suas realizações técnicas passaram a ser até mais sensacionais. A ferrovia do sul de Viena e Trieste atravessa o passo de Semmering uma altura de quase três mil pés em 1854; em 1871, os trilhos que atravessam os Alpes atingiam elevações de até 4.500 pés, em 1869, a Union Pacific atingia 8.600 pés atravessando as Rochosas; e, em 1874, o triunfo do conquistador econômico da metade do século XIX Henry Meiggs (1811-1877), a Estrada de Ferro Central do Peru, corria lentamente a uma altura de 15.840 pés. Assim como atingiam os picos, elas perfuravam estradas de ferro inglesas. O primeiro dos grandes túneis dos Alpes, o do monte Cenis, tinha iniciado em 1857 e completado em 1870, e suas setes milhas e meia foram percorridas pelo primeiro trem postal subtraindo 24 horas da distância até Brindisi.

É impossível não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram nessa época heroica dos engenheiros, quando a estrada de ferro ligou pela primeira vez o Canal da Mancha ao mediterrâneo, ou quando foi possível viajar de trem para Sevilha, Moscou, Brindisi, e também quando os trilhos e montanhas norte-americanas, pelo subcontinente indiano na década de 1860, subindo o vale do Nilo, e varando o inteiro da América latina na década de 1870 (HOBSBAWM, 2010, p.97-8).

Além de todas as novidades que a implantação das estradas de ferro trouxe encurtando distâncias, alterando a paisagem com a construção de vias, estações ferroviárias, possibilitando a interiorização da Europa, a estrada de ferro abriu a possibilidade de investimentos durante a expansão financeira europeia do século XIX, consequência da expansão comercial dos séculos anteriores. Os países dos continentes americano, asiático e africano necessitavam de empréstimos para explorar seus recursos naturais, construir ferrovias e instalar casas de comércio. Os países europeus estavam prontos para financiar esses investimentos. Era o momento em que as taxas de juros, dentro da Europa baixavam e, segundo Mauro, “ao contrário, fora da Europa pode-se emprestar a 5, 6 e até 7%”.

As estradas de ferro representaram em importância o primeiro investimento ultramarino para a poupança europeia entre 1870 e 1914. Apresentavam enormes vantagens para os europeus não somente facilitavam a penetração econômica (e também técnica, cultural e política), mas ainda era um meio de trabalhar sua metalurgia pesada. Naturalmente essas vantagens seriam acrescidas se as companhias europeias na Ásia e na América pudessem aplicar tarifas preferenciais que favorecessem suas mercadorias (MAURO, 1973, p. 213).

O século XIX foi marcado pelo avanço da indústria no continente europeu e nos seus desdobramentos econômicos, políticos e sociais. O surgimento e expansão do transporte ferroviário contribuíram para a dinamização dos setores das indústrias do ferro e carvão, favorecendo o estabelecimento no cenário capitalista de países como Inglaterra, França, Alemanha e Bélgica que, além de passar pela ampliação de suas vias internas, tornaram-se grandes investidoras de capitais, levando sua tecnologia na construção ferroviária para países de várias partes do mundo, inclusive financiando e exportando produtos e tecnologia para países distantes, como o Brasil.

1.2 A ferrovia no contexto do desenvolvimento nacional

Em 1808, com a transferência do governo português para o Brasil, rompeu-se o domínio colonial. Segundo Caio Prado Júnior (1998, p. 101) “[...] esta transferência tornará o Brasil efetivamente autônomo, e as consequências do fato na sua economia são desde logo consideráveis”. Quatorze anos após a chegada da Corte,

o Brasil ganhou *status* de Estado autônomo, apresentando o quadro que o seu desenvolvimento acompanhava naturalmente, a progressão do povoamento.

O povoamento brasileiro, instalado primeiramente no litoral com o cultivo de cana-de-açúcar. Partindo daí, penetrou o interior com a criação de gado e, finalmente, espalhou núcleos urbanos mais afastados do mar com a mineração. As vias de comunicação seguiam essa mesma direção. Algumas feitas por água, como pelo rio Amazonas, mas a maior parte era feita por terra. Essas vias de comunicação, fossem por terra, ou rios, articulavam e ligavam o litoral ao interior. Apesar disso, todas as vias eram independentes entre si, pois tinham uma disposição fragmentada sem conexão direta com as demais (PRADO, 1998, p.109).

A via marítima era a via de articulação entre o Norte e o Sul do país. Mas, à medida que o interior era povoado, foram surgindo vias que partindo de pontos do litoral convergiam para o interior. Outro fator de convergência das linhas penetradoras era o curso dos grandes rios e, portanto, a orientação do relevo dirigia a marcha do povoamento (ibid, p.110).

A estrutura fundamental da viação interna do país, com suas precárias condições técnicas, dificultava a interação entre o território nacional. Os rios brasileiros, salvo raras exceções como os da bacia amazônica, são impróprios para a navegação por possuírem um relevo muito acidentado e, ainda hoje, a navegação é dificultada pela extrema irregularidade do regime fluvial em um clima tropical como o do Brasil. Acrescenta-se às dificuldades da travessia de territórios desertos a hostilidade das tribos indígenas (ibid, p.112).

As vias fluviais foram usadas regularmente, não apenas nas expedições ou comunicações esporádicas, mas para o estabelecimento das relações normais de comércio e intercâmbio entre diferentes regiões, embora levasse meses de viagem (ibid, p.113).

Não obstante a isso, as vias terrestres não eram as mais cômodas. Não havia disponibilidade de recursos para construir extensões consideráveis de estradas regulares, já que grande parte dos caminhos não passava de veredas estreitas, acidentadas e tortuosas; e, como o leito desses caminhos não era revestido, transformava-se, no período das chuvas, em lamaçais intransponíveis, dificultando a utilização de veículos, uma vez que o transporte era feito praticamente no dorso de

animais, sendo o cavalo empregado nas regiões Nordeste e Extremo-Sul, e o burro nas áreas montanhosas. Na região amazônica, a comunicação era feita pelos rios (PRADO JUNIOR, 1998, p.109-113).

Muitos visitantes estrangeiros, ao percorrerem o interior, ficaram impressionados com a falta de infraestrutura do território brasileiro. No século XIX, o naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire, em visita ao Brasil, liderou uma expedição na região da Serra da Canastra para buscar a nascente do Rio São Francisco. Durante o trajeto, segundo seu relato, foram várias as situações de dificuldades que a expedição enfrentou. “Em toda parte só se via uma imensa e monótona solidão” (SAINT-HILAIRE, 1975, p.59). Eram poucos os pontos de hospedagem, quase não havia mapas e as estradas eram precárias. A expedição percorria grandes trechos ao longo do dia testemunhando o ir e vir de tropas de burros utilizadas para escoar a produção e também aproveitando o curso de alguns rios para fazer o deslocamento

Devido às dificuldades do transporte por terra, o principal meio de comunicação interna era o fluvial, dos vários rios navegáveis e da imensa costa litorânea. Desde o início da colonização, rios como São Francisco, Tietê, Grande, Amazonas, Maranhão, Doce, etc. permitiram a colonização do interior profundo da América do Sul e o estabelecimento de povoados que garantiriam a própria extensão territorial brasileira (LIMA, 2009, p. 32).

A expansão ferroviária em território nacional, no século XIX e início do século XX, foi desejada por muitos como um instrumento capaz de tirar o Brasil do atraso no qual que se encontrava e lançar o país em situação de nação civilizada. Os reflexos da expansão das estradas de ferro no continente europeu e nos Estados Unidos impulsionavam o desejo de muitos brasileiros de que o país adentrasse na era da revolução dos transportes, solucionando, dessa forma, o problema de escoamento da produção e comunicação no Brasil.

Essa situação de precariedade no transporte só seria solucionada, para muitos, como Irineu Evangelista de Sousa³, o Visconde de Mauá, mediante a implantação e

³ Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), empresário gaúcho, Barão e depois Visconde de Mauá. Desembarcou no Rio de Janeiro em 1823, levado por seu tio. Trabalhou com Richard Carruthers, comerciante escocês e dono de uma das maiores lojas da praça, a Carruthers & Co., especializada na área de comércio exterior. Em 1836 tornou-se sócio da firma de Richard Carruthers. Com a liberação de capitais do tráfico de escravos e com a decretação da tarifa Alves Branco, de cunho protecionista, Mauá passa a comandar uma série de investimentos como o Estaleiro Ponta de Areia, chegando a controlar um conglomerado de dezessete empresas em seis países. Com a falência do Banco Mauá, em 1875, Visconde de Mauá se viu obrigado a vender a maioria de suas empresas para pagar suas dívidas. Cf. HERKENHOFF, Simone Lemos Vieira. **Mauá e Moniz Freire** – ferrovias &

avanço das ferrovias pelo interior do Brasil. Cruzar o território brasileiro não era tarefa simples. Uma viagem do Rio de Janeiro até Goiás em tropa de burros poderia durar até cinco meses. O Deputado provincial em São Paulo, José Almeida Leite Moraes, após fazer uma jornada de São Paulo a Goiás, concluiu em relato apresentado em 1883 com o título Apontamento de Viagens que:

No dia em que assim pronuncia-se o povo goiano pela iniciativa e pelo trabalho e houver um governo que auxilie, fornecendo-lhes os braços e transporte fácil e barato; quando a locomotiva dobrar a serra Dourada e cair no vale do rio Vermelho; quando uma via férrea ligar o baixo Tocantins ao alto Araguaia, salvando as suas famosas cachoeiras, então a capital de Goiás não será a terra do que já se foi, senão a mais rica e próspera cidade do futuro, o empório comercial de muitas províncias, cujos interesses ali se cruzarão na passagem pelo Mato Grosso, Pará, Maranhão, Bahia, Minas e São Paulo (MORAES, 1995, p. 131).

Antes de Moraes, Mauá defendeu a necessidade da difusão das ferrovias no Brasil para desenvolver e integrar a economia nacional. Segundo Mauá,

Ninguém desconhece que o império do Brasil patenteia aos olhos de todo o homem pensador que contempla o mapa-múndi a extensão de seu território e respectiva posição topográfica, a necessidade indeclinável de vias de comunicação aperfeiçoadas para que os tesouros que ele esconde em seus sertões venham auxiliar o desenvolvimento dos grandes recursos que encerra essa zona privilegiada, contribuindo assim para que a nacionalidade espalhada sobre essa superfície, alcance, porventura em um futuro não mui distante, a posição que lhe compete no congresso das nações, isto é, o primeiro lugar.

Com efeito, será pouca cousa fazer penetrar um caminho de ferro nos mais afastados confins do nosso território, conquistar ao deserto milhares de léguas quadradas, levar-lhes a população, os meios de trabalhar, habilitar enfim os habitantes de tão remotas paragens a progredir e consumir, concorrendo dessa forma com o seu contingente para a propriedade e grandeza da pátria? (MAUA, 1878 apud LIMA, 2009, p.46).

Segundo Odilon Nogueira de Matos (1990), a construção das estradas de ferro não era unanimidade no Brasil e em diversos países da Europa. Muitas figuras importantes no cenário político imperial não acreditavam na eficiência da estrada de ferro para solucionar os problemas de transporte e também duvidavam da capacidade financeira dessas estradas, como destacado na frase de Bernardo Pereira de Vasconcelos: “É a estrada de ouro, não de ferro: carregará no primeiro dia do mês toda a produção e ficará trinta dias ociosa”; ou ainda a frase do Marquês

do Paraná: “Caísse do céu prontinha a estrada que todos desejam e a renda não seria bastante para o custeio” (MATOS, 1990, p.67).

O primeiro trecho de estrada de ferro inaugurado no Brasil, em 30 de abril de 1854, tinha 14,5 km de extensão, e teve como principal idealizador o próprio Mauá. Essa concessão foi recebida em 1852, durante o Governo Imperial, para construção e exploração e uma linha férrea no Rio de Janeiro, entre o Porto de Estrela, localizado ao fundo da Baía da Guanabara, e a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis. Para retribuir o título de Barão de Mauá que havia recebido de D. Pedro, batizou a primeira locomotiva a funcionar no Brasil de *Baroneza* e a estação de onde partiu a composição inaugural receberia mais tarde o nome de Barão de Mauá. A Estrada de Ferro D. Pedro II permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil (MATOS, 1990, p.67).

Antes da iniciativa do Barão de Mauá, outras tentativas foram iniciadas sem êxito. Durante o período regencial, Feijó sancionou o decreto nº 101 de outubro de 1835, visando ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia, concedendo favores a investidores para o empreendimento ferroviário como privilégio de 40 anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita de terrenos necessários à estrada, prazo de 80 anos da concessão (MATOS, 1990, p. 60). Essa lei, devido à instabilidade política vivenciada naquele momento, não saiu do papel. Em 1838 foi autorizada pelo governo de São Paulo a concessão para a construção privada de um plano para ligar o Porto de Santos ao interior paulista, porém, devido às condições topográficas da região, a construção não obteve sucesso. Em 1839, Thomas Cochrane, inglês de nascimento, requereu “... nos termos da lei de 1835, privilégio para construção e exploração de estrada de ferro do Rio de Janeiro até a província de São Paulo” (MATOS, 1990, p. 62). Para tal empreendimento foi organizada a Imperial Companhia de Estrada de Ferro. Após três anos da concessão, Cochrane não havia conseguido integralizar recursos suficientes para construção e solicitou, em 1843, uma prorrogação de dois anos para o início das obras, buscou investimentos na Inglaterra, mas não teve êxito. Tentou a aprovação, na Câmara, de um pedido de garantia de juros como tinha sido adotado na Rússia e seguido por outros países na construção das primeiras ferrovias. Para ele, era

necessário que o Brasil ampliasse as vantagens concedidas às empresas ferroviárias. Apesar dos seus esforços seu pedido ficou até 1852 sem solução, o que dificultou a concretização da empreitada da construção dessas ferrovias (MATOS, 1990, p. 63).

Até a década de 1850, as dificuldades financeiras impediram o investimento no empreendimento ferroviário no Brasil. Com as mudanças no cenário político e o retorno da estabilidade política após o fim do período regencial, com a liberação de capitais devido à proibição do tráfico negreiro e com o aumento da arrecadação de impostos devido ao aumento das tarifas alfandegárias imposta pela Tarifa Alves Branco⁴, além da propaganda sobre o sucesso do sistema ferroviário, foi possível ao governo brasileiro adotar uma política de juros para garantir o investimento em ferrovias. Segundo Boris Fausto,

A liberação de capitais resultantes do fim da importação de escravos deu origem a uma intensa atividade de negócios e especulações. Surgiram bancos, indústrias, empresas de navegação a vapor etc. Graças a um aumento nas tarifas dos produtos importados, decretado em meados da década anterior (1840), as rendas governamentais cresceram. Em 1852-1853, elas representavam o dobro do que tinham sido em 1842-1843 (FAUSTO, 2012, p. 169).

A partir dos eventos pós 1850, o Estado brasileiro passou, através da lei nº 641, de 26 de junho de 1852, chamada Gonçalves Martins, a garantir todos os favores da antiga “Lei Feijó”. Segundo Bruno Nascimento Campos, o decreto estabeleceu privilégio da garantia de juros de 5% sobre o capital investido, sendo que as províncias geralmente acresciam 2%, e também serviu de base para as concessões do Império ocorridas a partir de então com poucas modificações, sendo o mais significativo o decreto de 3 de maio de 1873, nº 2.237, que tratava da isenção de impostos para importação de materiais ferroviários (CAMPOS, 2012, p.31-32). A lei nº 641, de 1852, marca o ponto de partida da viação férrea brasileira. Nesse contexto, Mauá iniciou um investimento particular, a construção do primeiro trecho ferroviário

⁴ Em 1844 ocupava o ministério da Fazenda e da Justiça Manuel Alves Branco, responsável por uma reforma na Secretaria dos Negócios e da Fazenda, estipulada pelo decreto nº 3348, de 19 de abril de 1844. Além da nova tarifa, que ficou conhecida como **Tarifa Alves Branco**, o ministro também elevou outros impostos em relação aos anos anteriores como 48 ½ sobre importação de vinho e bebidas, 50% sobre pólvora, 50% sobre chá entre outros. Com a nova tarifa, foram criados impostos de 2 a 60% pois o governo pretendia ‘não só preencher o déficit do Estado, como também proteger os capitais nacionais já empregados dentro do país em algumas indústrias fabris e animar outros a procurarem igual destino’ (BENTIVLOGLIO, 2007, p. 38).

brasileiro independentemente de tal vantagem (MATOS, 1990, p. 63-5). Em 1874, foi aprovado o complemento à lei de 1852, através do Decreto nº 5.561, de 28 de fevereiro, que aumentava os juros para 7% (sete por cento).

O Decreto nº 6.995 trazia uma série de questões importantes na concessão de privilégios de zona, exposto na cláusula III – Favores Diversos, que garantia a companhia uma proteção contra outra que pretendesse se estabelecer próximo à sua área de influência, sendo que essa proteção era somente relacionada às vias férreas e não às rodovias e hidrovias. Esse Decreto, nos parágrafos 2º e 3º, estabelecia que as terras fossem cedidas gratuitamente e o parágrafo 4º dava direito de exploração de madeira, o que levou, posteriormente, a um grande desmatamento de floresta quando as linhas férreas começaram a ser implantadas. Já o parágrafo 5º estipulava a isenção dos direitos de importação sobre os materiais necessários à implantação da ferrovia. Outro item importante a ser observado no parágrafo 6º da cláusula II é que as companhias férreas teriam preferência de exploração das zonas encontradas nas zonas de privilégio (ROSA, 1998, p. 15-8).

Outro fato que deve ser considerado como forte influência na economia brasileira na década de 1850 foi a promulgação do Código Comercial pela Lei nº 556, de 25 de junho de 1850, onde foram definidos os princípios para a prática comercial no Brasil. Essa lei definia as regras de transporte marítimo, funcionamento das empresas comerciais, de seguros, formação de sociedades anônimas.

Pelo Código Comercial de 1850 ficavam estabelecidas as sociedades por ações – as comanditas por ações e as sociedades anônimas aqui denominadas companhias. A vantagem das associações anônimas residia em que só havia uma categoria de sócios, que só eram responsáveis pelo capital investido no valor de suas ações. Mas porque nenhum sócio era responsável por sua fortuna, como no caso das demais formas de sociedades, a companhia só podia funcionar com a aprovação do governo depois de realizada uma investigação sobre a seriedade dos sócios fundadores e a empresa. Desta forma, toda companhia passava pelo crivo do Estado (EL-KAREH, p. 21, 1982).

É possível verificar que o Estado brasileiro buscou não perder o controle sobre uma série de atividades econômicas e se, para existir, as sociedades anônimas dependiam da autorização do governo, por outro lado o governo dava garantia de juros pelas concessões, o que acabou sendo um incentivo a projetos ferroviários por serem poucas as companhias que podiam abrir mão da subvenção governamental.

Segundo Julio Bentivoglio, a adoção do Código Comercial em 1850, dotou de maior segurança e racionalidade as atividades mercantis, sendo imprescindível para normalizar um setor vital das atividades econômicas dotando-as da segurança necessária, conferindo maior racionalidade jurídico-legal à esfera da produção e circulação, integrando-se em melhores condições ao mundo do capital. Esse arcabouço jurídico sofisticado era similar ao que existia de mais avançado ao capitalismo central, sendo que a introdução dessa legislação acarretou uma melhor integração dos setores agrícola, mercantil e fabril, atendendo uma necessidade do mercado interno que se expandia e necessitava de garantias que vinham através do Código Comercial (BENTIVOGLIO, p. 19-22. 2007).

Para Léa Brígida de Alvarenga Rosa, durante os primeiros anos do surto ferroviário no Brasil, no período de 1854 a 1863, os trilhos das estradas de ferro avançaram uma média de 39,30 quilômetros. Entre 1864 e 1873, a média de crescimento foi de 67,20 quilômetros por ano; na terceira década, entre 1874 e 1883, ocorreu um aumento total do crescimento, que dava uma média anual de 420,80 quilômetros por ano. Essa média avançou para uma média de 616,30 quilômetros de 1884 a 1893. Já na década seguinte, entre 1894 e 1899, essa média teve um declínio para 466,20 quilômetros de construção de novas ferrovias ou ramais. O período entre 1903 e 1913 deu início um novo surto ferroviário, após o primeiro surto de crescimento verificado com a entrada de capitais estrangeiros atraídos pelos favores concedidos nos Decretos já mencionados. Outra causa importante desse crescimento foi a taxa cambial estipulada pela Lei 2.450, de paridade da taxa cambial (ROSA, 1998, p. 20-1). No caso do Brasil, o capital britânico financiou a construção de algumas estradas, tanto estatais quanto privadas, como a E.F. D. Pedro II, a E.F. Mogiana e a E.F. Sorocabana; e assumiu diretamente o controle de outras, como a Leopoldina Railway e a São Paulo Railway, tendo a primeira se tornado o maior complexo ferroviário do Brasil e a segunda empresa, a mais rica e poderosa ferrovia do país (QUINTÃO, 2008, p. 60).

Podemos perceber uma clara relação entre a conjuntura internacional e a implantação da malha férrea no Brasil. As relações comerciais mantidas com a Inglaterra desde o período colonial tornavam o país um dos alvos preferenciais da indústria britânica e, a partir de 1850, com a edição de leis e a criação de condições que tornaram viáveis os investimentos estrangeiros no país, como a adesão ao

padrão ouro, a promulgação do Código Comercial (1850), a criação de Sociedades Anônimas (1850) e a reforma bancária (1853), que atraíram capital estrangeiro sobre o qual o Governo brasileiro oferecia taxas de 5% de juros como garantia, tornando o país extremamente atrativo para investimentos. Em 1852 houve a publicação da Lei nº 641, que oferecia vantagens como isenções e garantia de juros sobre o capital investido às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do país, e deflagrou o processo de construção de ferrovias no Brasil (FINGER, p. 32, 2013).

Outros decretos do período incentivaram o investimento de brasileiros e estrangeiros na construção de estradas de ferro. Além dos incentivos financeiros, outro fator que merece destaque foi o aumento da produção cafeeira, especialmente no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais no final do século XIX.

TABELA 5 - BRASIL EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS (% VALOR DOS OITO PRODUTOS PRINCIPAIS SOBRE O VALOR TOTAL DA EXPORTAÇÃO)

Decênio	Total	Café	Açúcar	Cacau	Erva-mate	Fumo	Algodão	Borracha	Couros e Peles
1821-1830	85,8	18,4	30,1	0,5	--	2,5	20,6	0,1	13,6
1831-1840	89,8	43,8	24,0	0,6	0,5	1,9	10,8	0,3	7,9
1841-1850	88,2	41,4	26,7	1,1	0,9	1,8	7,5	0,4	8,5
1851-1860	90,9	48,8	21,2	1,0	1,6	2,6	6,2	2,3	7,2
1861-1870	90,3	45,5	12,3	0,9	1,2	3,0	18,3	3,1	6,0
1871-1880	95,1	56,6	11,8	1,2	1,5	3,4	9,5	5,5	5,6
1881-1890	92,3	61,5	9,9	1,6	1,2	2,7	4,2	8,0	3,2
1891-1900	95,6	64,5	6,6	1,5	1,3	2,2	2,7	15,0	2,4

Fonte: SCHITTER, apud FAUSTO, 2012, p. 164.

Como podemos observar na tabela 5, o Brasil aumentou ao longo do século XIX sua dependência de produtos agrícola de exportação, passando de 85,8% do total das mercadorias exportadas para 95,6% na última década do século, sendo que o café correspondia a 64,5% das suas exportações. Isso deixa claro o peso que a produção cafeeira possuía sobre a economia brasileira.

O cenário brasileiro no século XIX apresentava o Brasil como um país essencialmente agrícola, tendo cerca de 80% (oitenta por cento) da população se dedicando ao setor agrícola. Conforme dados apresentado por Boris Fausto (2012),

a cidade do Rio de Janeiro constituía o único centro urbano, com aproximadamente 522 mil habitantes em 1890, seguido pela cidade de Salvador, Recife, Belém e São Paulo.

Por volta de 1870, a partir do plantio do café, consolidou-se o desenvolvimento econômico do Centro-Sul e declínio do Nordeste. Enquanto a produção agrícola do Centro-Sul era estimulada pelo consumo internacional, a principal atividade econômica do Nordeste não teve o mesmo destino. O açúcar manteve o segundo lugar na pauta de exportações brasileira, sendo ultrapassada pela produção de algodão no período entre 1861 e 1870. O cultivo de algodão se estendia do Norte ao Nordeste, concentrando-se em Pernambuco, Maranhão, em Alagoas e na Paraíba, ganhando destaque a produção no período da Guerra Civil Americana, entre 1861 e 1870. A produção de borracha na região Amazônica ganhou destaque entre 1881 e 1890, aparecendo como terceiro produto de exportação brasileira (FAUSTO, 2012, p.203).

De 1861 até o fim do Segundo Reinado, a balança comercial apresentou um *superávit*, sendo grande parte dele destinado ao pagamento da dívida externa. A produção brasileira, além dos produtos destinados à exportação, destacava a produção de alimentos para subsistência e sua venda no mercado interno, principalmente a Zona da Mata Mineira e o Sul do país pela produção de gado. Até o fim da escravidão, Minas Gerais foi a província com maior número de escravos, detendo, portanto, a maior parte da produção de subsistência. Com a expansão do café grande, parte desse número de escravos foi absorvida pelas regiões cafeicultoras, capitalizando a demanda pela produção de alimentos para subsistência. Mesmo com a expansão da agricultura cafeeira, persistia a escassa integração territorial e econômica do país, apesar do relativo avanço dos transportes (FAUSTO, 2012, p. 205).

Na segunda metade do século XIX é assinalado o momento de maior transformação na economia brasileira. O país entrou num período de franca prosperidade econômica. Um incipiente capitalismo dava seus primeiros passos num país que nascia para a vida moderna de atividades financeiras. Surgiam os grandes empreendimentos como estradas de ferro e empresas de navegação a vapor, instalavam-se, embora ainda muito rudimentares, as primeiras manufaturas de certo vulto e o comércio, em todas as modalidades, se expandiu. Mas foi na lavoura de

café que se observou o crescimento da produção brasileira. Tal desenvolvimento enfrentou um momento de crise no período em que o Brasil esteve envolvido na Guerra contra o Paraguai, o que comprometeu seriamente suas economias (PRADO JÚNIOR, 1998, p. 192-3).

Não obstante a esse momento de fragilidade, o progresso material do Brasil, iniciado antes do conflito, retomou seu ritmo de crescimento no decênio 1870-1880, período considerado o momento de maior prosperidade nacional. Essa acumulação capitalista proveio principalmente da agricultura. Além disso, a substituição do trabalho escravo por trabalhadores livres mobilizou os capitais, que antes eram aplicados na manutenção do tráfico de escravos. Os grandes lavradores já não precisaram, como num passado remoto, investir a maior parte dos seus recursos em escravos. A multiplicação dos bancos, das empresas financeiras em geral, das companhias de seguros, dos negócios da bolsa, permitiu captar e mobilizar em escala e as fontes de acumulação capitalista foram se tornando significativas (PRADO JÚNIOR, 1990, 194-201).

No contexto do desenvolvimento nacional, o café, durante o período de 1821 a 1900, tornou-se o principal produto de exportação do Brasil. Segundo Boris Fausto,

Do ponto de vista econômico, o complexo cafeeiro abrangia um leque de atividades que deslocou definitivamente o polo dinâmico do país para o Centro-Sul. Em função do Café, aparelharam-se portos, criaram-se empregos e novos mecanismos de crédito, revolucionaram-se portos, criaram-se empregos e novos mecanismos de créditos, revolucionaram-se os transportes. Isso não ocorreu da noite para o dia. Houve um processo relativamente longo de decadência do Nordeste e de fortalecimento do Centro-Sul, que se tornou irreversível por volta de 1870 (FAUSTO, 2012, p. 163).

A ligação entre ferrovia e café esteve presente não só na virada do século XIX, mas também no início do século XX. Muitos trechos ferroviários surgiram como empreendimento para escoamento da produção cafeeira, facilitando a ocupação de áreas cada vez mais distantes dos portos de exportação. Conforme afirma Emília Viotti da Costa,

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

lucros para os proprietários: novas perspectivas para o trabalho livre (COSTA, 1998, p. 219).

Assim como o século XIX foi marcado no mundo como o século do surgimento e expansão ferroviária, o Brasil também, a partir de incentivos governamentais, lançou mão do projeto de implantação de ferrovias principalmente nas regiões produtoras de café, como forma de acompanhar o desenvolvimento de um mundo capitalista em expansão.

2 CONJUNTURA ECONÔMICA DO ESPÍRITO SANTO E A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS

O Espírito Santo, por volta do século XIX (...) Configurava-se espacialmente semelhante de três regiões produtivas polarizadas por São Mateus ao norte, Vitória no Centro e Itapemirim ao Sul. A produção de Vitória e Itapemirim era a cana, enquanto em São Mateus predominava a mandioca (CAMPOS, 1985, p. 40-41).

O Espírito Santo contava no início do século XIX, segundo Saint-Hilare, com 60 engenhos de açúcar e 66 destilarias, que não ultrapassava a produção anual de 150 caixas de 45 arrobas. Na vila de São Mateus eram produzidos farinha de mandioca e outros produtos como madeira, algodão, feijão café, milho e diversos tipos de legumes (BITTENCOURT, 1987, p. 53). A principal atividade, até meados do século XIX, era a produção de açúcar. Entretanto, a utilização de mão de obra escrava, os métodos de produção obsoletos, as dificuldades no escoamento da produção e o despertar por outra atividade econômica – o café, que se alastrava pelas fazendas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo – fizeram com que a cultura açucareira entrasse em declínio na economia capixaba. Mesmo sendo uma realidade no Espírito Santo, somente a partir da segunda metade do século XIX essa produção começou a se expandir para alcançar a primeira posição na produção e na exportação da região (MÉRGAR, 2011. 76/77).

O café dominou o cenário agroexportador do Espírito Santo durante a segunda metade do século XIX. Essa expansão acontecia dentro de uma conjuntura de mudança na política brasileira e fim do tráfico de escravos, o que representa uma importante mudança no cenário da obtenção de mão-de-obra, com a necessidade do incentivo a imigração europeia. Foi nesse cenário da expansão cafeeira que aconteceu a implantação da primeira linha férrea do Espírito Santo, a Estrada de Ferro Caravelas.

1.1 A economia cafeeira e a implantação das ferrovias

O crescimento da cafeicultura no Espírito Santo vai, ao menos indiretamente, promover o desenvolvimento da floresta, o incremento da imigração e fixação do imigrante europeu não-português, a construção de estradas e caminhos vicinais, a navegação regular a vapor e a implantação da ferrovia (BITENCOURT, 1987, p. 77).

No Espírito Santo, na medida em que o café dilatava sua fronteira agrícola, de acordo com a uma conjuntura econômica estimulada pela demanda internacional, os cafezais aumentavam continuamente na região capixaba, trazendo transformações, das quais podemos destacar o crescimento populacional; a maior produção e exportação; o maior desenvolvimento da região da província onde a produção cafeeira se alastrou e maior ocupação de regiões interioranas, fatores aliados ao deslocamento da população de fronteira de Minas Gerais e do norte fluminense para o Espírito Santo; o crescimento da atividade comercial – tanto na Capital como no interior; o intercâmbio com nações da Europa e com os Estados Unidos da América do Norte; o maior volume de recursos financeiros em razão dos impostos auferidos com a exportação de café; e, conseqüentemente, a possibilidade de maior investimento na infraestrutura da província, como a construção de estrada de ferro para viabilizar o escoamento da produção (MÉRGAR, 2011, p. 78).

Segundo Bittencourt, “é difícil reconstituir os primeiros passos da cafeicultura no Espírito Santo” (BITTENCOURT, 1987, p. 21). Sabe-se apenas que era produzido em pequena escala por volta de 1811. Em Vitória, ainda no tempo do Governador Rubim, começou o plantio com mudas que teriam vindo das plantações do vale do Rio Doce para substituir as mamonas dos quintas da Capital. Outra versão é que, por volta de 1800, o café foi introduzindo no Vale do Rio Doce na zona de Linhares, dando resultados satisfatórios motivando o governador Rubim a introduzir esse cultivo nas cercanias de Vitória (BITTENCOURT, 1987, p. 75-6).

Os ensaios de sua plantação teriam sido realizadas abrigados à sombra de árvores, preferencialmente as ingazeiras, cujas copas protegiam melhor o cafeeiro dando-lhe o arejamento e a luz indispensável para evitar o seu atrofamento (BITTENCOURT, 1987, p. 26).

Com essa forma de plantio, o café ficava protegido dos ventos do nordeste e, através dela, criou-se na região litorânea do Espírito Santo um tipo especial de café, que ficou conhecido na Praça do Rio de Janeiro com o nome *Capitania* – para diferenciá-lo do café proveniente de Minas Gerais e São Paulo. Até por volta de 1830, somente esse produto era comercializado com o Rio de Janeiro. Depois, outros tipos de café das fazendas mais próximas ao litoral começam a entrar no mercado. Apesar do registro da cafeicultura no Vale do Rio Doce e sua introdução na região de Vitória e no litoral, foi a partir da penetração pelo sul da província em meados do século XIX é que sua produção ganhou destaque no Espírito Santo (BITTENCOURT, 1987, p. 26-7).

A localização geográfica (na periferia do Vale do Paraíba) tornava o sul do Espírito Santo uma área de atração da expansão da cultura cafeeira, devido às características de grandes concentrações de terras virgens e devolutas dessa região no início do século XIX (ALMADA, 1984, p. 61) e apresentarem valores mais baratos comparados a essa região. As terras capixabas atraíram os fluminenses à medida que suas melhores terras iam se tornando domínio dos grandes senhores. O avanço para o norte ia invadindo o Espírito Santo, trazendo nessa expansão, um novo vigor de luso-brasileiros. Além dos fluminenses, outros desbravadores chegavam ao solo capixaba: ao norte, os baianos ocuparam as margens de São Mateus e pela *Estrada do Rubim*; pelas picadas paralelas chegaram os mineiros, em meados do século XIX juntou-se à população capixaba o imigrante europeu, fruto de um vasto programa de incremento à mão de obra (BITTENCOURT, 1987, p. 68).

Através do quadro abaixo podemos observar um crescimento significativo da população do Itapemirim em relação ao Espírito Santo no início da expansão cafeeira.

TABELA 6 - POPULAÇÃO DO ITAPEMIRIM E DO ESPÍRITO SANTO

	1824	1856	Varição%
ITAPEMIRIM	2.332	8.443	262.04
ESPÍRITO SANTO	35.352	49.092	38.86

Fonte: SALETTO, 1986.

Nota-se que o crescimento da população na região sul acontece de forma muito mais significativa que no restante do Espírito Santo. Analisando as tabelas 6 e 7, podemos observar que a região do Itapemirim continuou apresentando um

crescimento acentuado em comparação as demais localidades do Espírito Santo (entre 1856 a 1872).

TABELA 7 - POPULAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO

Local	1856	1872	Varição%
VITÓRIA	16.971	24.459	44,12
SERRA	10.326	12.671	22.70
SÃO MATEUS	5.853	8.170	39,58
BENEVENTE	7.499	8.488	13.18
ITAPEMIRIM	8.443	28.177	233.73
PROV. E. SANTO	49.649	53.788	32.33

Fonte: SALETTO, 1986.

A região do Itapemirim apresentou, no período de 1856 a 1872, um crescimento de 233.73%, enquanto a província do Espírito Santo cresceu 32.33%. Essa expansão se deve especialmente ao cultivo do café que, mesmo não sendo produzido só nessa área, atraiu imigrantes fluminenses, mineiros e até mesmo capixabas.

Apesar da topografia do interior não oferecer condições adequadas ao plantio do café, o solo virgem e a densa cobertura de mata praticamente intacta apresentaram a região como um grande atrativo até para pequenos agricultores que abandonaram as culturas tradicionais pela cultura cafeeira (BITTENCOURT, 1987, p. 28).

Referindo-se à substituição da cultura de cana-de-açúcar pela do café, o presidente Pereira Júnior, em 1861, observa que a “lavouira do açúcar aqui como em outras Províncias vai cedendo à crescente prosperidade da Cultura do seu rival, cujos preços elevados e menos custosa preparação desafiam os cuidados dos grandes, assim como dos pequenos agricultores (ALMADA, 1984, p.61).

Os cafezais aumentavam continuamente na segunda metade do século XIX, substituindo progressivamente a cultura canavieira. Na região do Itapemirim e do Itabapoana, o café não somente foi substituindo a antiga cultura, mas vai se tornou um importante atrativo econômico no processo de ocupação das matas virgens, levando Cachoeiro de Itapemirim, de pequena povoação pertencente à Itapemirim de 1852, a freguesia em 1856, tendo sob sua jurisdição em 1872 as seguintes freguesias: São Pedro de Alcântara do Rio Pardo, São Miguel dos Veados, São Pedro de Itabapoana, São José do Calçado, Nossa Senhora da Conceição do Aldeamento Affonsino e Nossa Senhora da Penha do Alegre. As regiões de São Mateus, Nova Almeida e Linhares foram menos influenciadas pela expansão

cafeeira – a primeira se dedicando tradicionalmente à produção de farinha de mandioca e as outras dedicadas à extração de madeira (ALMADA, 1984, p.64).

A partir de 1870, o café já monopolizava o comércio capixaba, superando o açúcar. Embora o solo fosse favorável ao cultivo de muitos produtos agrícolas, a cultura cafeeira fez com que o grande agricultor se dedicasse exclusivamente ao plantio do café, deixando os outros produtos aos cuidados do pequeno agricultor, que não possuía meios para transportar sua mercadoria até os mercados consumidores. Isto criou a necessidade de importar os demais alimentos. Além do café que era produzido em alta escala, havia a exploração da madeira, e o cultivo de milho, mandioca, arroz, feijão, cana-de-açúcar, algodão e cacau, em pequena escala. O Espírito Santo vivia do trabalho da terra, além do café apenas a madeira e a farinha de mandioca colaboravam na exportação; os demais produtos eram consumidos internamente. O Cultivo do café no Espírito Santo não constituiu especialidade de um único município, e sim se expandiu em toda a região, com diferentes dimensões. Embora se expandindo em toda a Província... Adaptou-se melhor a região sul... menos desenvolvida, a região norte tinha o município de São Mateus como principal produtor e exportador da farinha de mandioca. A exploração de madeira era diversificada entre o sul e o norte da província, principalmente nos locais próximos dos rios (SIQUEIRA, 1984, p. 38).

A economia do Espírito Santo nos últimos anos do século XIX foi profundamente marcada pelo crescimento da produção do café que se expandia no sul e no território capixaba. Porém, mesmo ocupando a maior parte da pauta de exportação da província, outros produtos tinham participação, mesmo que mais modesta, na economia do Espírito Santo. Segundo Maria da Penha Smarzaró Siqueira, além do café, a farinha de mandioca era outro produto mais exportado, chegando a representar 2% das exportações. Outros produtos não aparecem nas estatísticas, acusando movimento de exportação de gêneros como algodão, cacau, linho, aguardente e cereais, além da produção de madeira e açúcar. Assim, o café ganhava cada vez mais espaço em território capixaba, adaptando-se melhor à região sul e expandindo em todas as regiões da província.

O café trouxe grandes transformações para o Espírito Santo – o crescimento populacional; a maior produção e exportação; o maior desenvolvimento da região da província onde a produção cafeeira se alastrou e a maior ocupação de regiões interioranas, fatores esses aliados ao deslocamento da população de fronteira de Minas Gerais e do norte fluminense para o Espírito Santo; o crescimento da atividade comercial, tanto na Capital como no interior; o intercâmbio com nações da Europa e com os Estados Unidos da América do Norte; o maior volume de recursos financeiros em razão dos impostos auferidos com a exportação de café; e, conseqüentemente, a possibilidade de maior investimento na infraestrutura da

província, como a construção de estrada de ferro para viabilizar o escoamento da produção. Contudo, não pensemos que a realidade financeira da província tenha passado a viver um momento de grandiosa prosperidade. Os relatórios dos presidentes de província constataram que as dificuldades financeiras continuavam presentes, mesmo com o crescimento da produção cafeeira, da exportação e da arrecadação dos impostos advindos dessa atividade econômica. No relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo, em 23 de maio de 1861, José Fernandes da Costa Pereira Júnior, o presidente, alerta sobre a situação fazendária do Espírito Santo:

Nestes últimos anos o excesso de despeza [sic] sobre a receita tem sido extraordinário, o que é facilmente explicado pela existência de colônias dispendiosas e alimentadas com verdadeiro sacrifício dos cofres gerais... No exercício de 1858 a 1859 foi a despeza [sic] de 275.468\$516, no de 1859 a 1869 elevou-se à somma [sic] considerável de 535.428\$242 e no corrente, como já indiquei, segue o mesmo caminho... Infelizmente, a receita não marcha na mesma proporção (PEREIRA, p. 89, 1861).

A expansão da cafeicultura leva a agricultura capixaba a uma nova fase, a província começou a demonstrar seus primeiros superávits registrando, em 1869, uma receita de 189:663\$767. Um dos problemas para o desenvolvimento da cafeicultura era a falta de mão de obra e a província ainda sofria com um nível inadequado de população. O momento da expansão cafeeira coincidiu com o fim do tráfico de africanos, atingindo a base da força de trabalho da economia brasileira, que era maciçamente de escravos (BITTENCOURT, 1987, p. 30). Segundo Eucélia Maria Agrizzi Mergár, alguns fatores contribuíram para a insuficiente arrecadação de impostos e pequeno desenvolvimento da região. A pequena ocupação do interior e o pequeno contingente populacional foram adicionados às dificuldades de escoar a produção e utilização de técnicas rústicas de lavrar a terra (MERGAR, 2012, p.75). Mesmo o café trazendo bons resultados e apresentando superávit, as dificuldades eram notadas. Ainda não era suficiente a arrecadação da província para dispor de grandes investimentos.

No Espírito Santo, com o café vieram os escravos. Os lavradores que ocuparam as regiões cafeeiras ainda não tinham encontrado outra solução para a carência de mão-de-obra, trouxeram escravos de antigas regiões produtoras. Devido às restrições impostas pelo fim do tráfico com o exterior, o surto cafeeiro ampliou no

Espírito Santo a instituição escravista (ALMADA, 1984, p. 64). A presença de escravos abastecia principalmente a região sul. Segundo Saletto,

A população escrava cresceu acentuadamente até 1872, quando, segundo o recenseamento Geral, constituía 41% da população total da região (50% em Cachoeiro, 43% em Itabapoana), proporção das mais elevadas entre as regiões cafeeiras, embora ultrapassada largamente pela do Vale do Paraíba fluminense. Além de numerosa, a população escrava era jovem. E 1874, 74% dos escravos e 62% dos escravos com mais de 14 anos tinham até 40 anos (SALETTTO, 1996, p. 92).

Em sua obra *Transição para o trabalho livre e pequena propriedade no Espírito Santo*, Nara Saletto explica de onde vieram os escravos para o Espírito Santo. Segundo a autora, Rio de Janeiro e Minas Gerais eram fonte de escravos e eles vinham para o estado com seus donos que migraram para a Província do Espírito Santo. Outra fonte era o tráfico interprovincial, revelado por grande quantidade de naturais do Norte e Nordeste (SALETTTO, 1996, p.60-3).

Embora o tráfico interprovincial fosse responsável pelo abastecimento de mão de obra, Geisa Ribeiro (2012) defende em sua dissertação de mestrado que após a Lei Eusébio de Queiróz, quando foi proibido o tráfico de escravos, aumentou-se a importância dos escravos nascidos no Brasil para serem usados na lavoura cafeeira, sendo que no Espírito Santo a proporcionalidade entre o número de escravos homens e mulheres era um elemento que favorecia a reprodução endógena. Geisa (2012) esclarece que a Região Sul assemelhava-se cada vez mais à região Central (Vitória) e se tornava cada vez mais favorável para a formação da família escrava e dependente dela. Nas duas primeiras décadas após a proibição do tráfico já existia o destaque da reprodução endógena para manutenção de mão de obra nas terras ao sul da Província.

A região do Itapemirim, especialmente o município de Cachoeiro de Itapemirim, por ser uma região cafeeira, teve condições de atrair uma quantidade significativa de escravos proveniente do tráfico interprovincial do Norte e do nordeste do Brasil. Até 1789 conseguiu aumentar seu plantel, mesmo que em um ritmo lento. Após 1886, devido à dificuldade de se adquirir escravos e também ao alto preço praticado após o fim do tráfico ocorre um declínio no plantel de escravos da região. Já na região central, marcada por pequenas propriedades, a alta constante dos preços dos escravos era praticamente impossível aos pequenos proprietários, que dependiam

do trabalho familiar para tocar suas lavouras. Segundo Emília Viotti, “depois da alta imediata após a cessação do tráfico, agravada pelo fenômeno inflacionário, eles oscilaram durante mais ou menos dez anos entre 500\$000 e um conto (...), depois passaram os preços a variar entre 800\$000 e 1:500\$000”, o que tornava impraticável para a região que não possuía uma grande produção cafeeira. Já no conjunto da província, o declínio da mão de obra escrava teve início em 1875, caindo de forma lenta até 1885 (apenas 11% quando intensifica a queda). A abolição ocorre em 1888 e uma crise de mão-de-obra acontece quando os fazendeiros iniciavam a colheita do café. As fazendas eram abandonadas em toda parte por escravos, ocasionando a perda da safra. Os fazendeiros do sul correram a procura de imigrantes que, naquele momento, eram insuficientes e tinham maior atração pelos núcleos colônias do que pelas fazendas. Em 1888, dos imigrantes que entraram no Espírito Santo, somente 831 se dirigiram para fazendas do sul, enquanto mais de 2 mil se fixaram em núcleos coloniais (SALETTTO, 1996, p. 92-3). A iniciativa da imigração para o Espírito Santo se deu ainda na fase colonial, durante o governo Rubim, com o projeto de D. João VI, que incentivava à custa das rendas da Intendência a vinda de casais das ilhas dos Açores para as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Seguro e capitania do Espírito Santo. No ano 1813, dirigiram-se para o Espírito Santo 30 casais que se fixaram na Colônia de Viana. Outra tentativa de colonização ocorreu com 50 casais espanhóis das ilhas Canárias, na região do Rio Doce, sob o empreendimento de João Felipe Calmon. Também nessa região, em 1868, houve uma tentativa de colonização com a instalação de 400 norte-americanos (BITTENCOURT, 1987, p. 35-6).

Em seu livro *Imigração Estrangeira no Espírito Santo*, Gilda Rocha relata que a imigração no Espírito Santo passou por três fases. A primeira fase entre 1847 a 1881, quando foram criadas quatro colônias: Santa Isabel em 1847; Rio Novo, em 1855; Santa Leopoldina, em 1857; e Castelo, em 1880. A segunda fase entre 1882 a 1887, período em que o número de imigrantes que entraram na Província foi muito inferior à fase precedente: 1.375 entre 1882 e 1887 contra 13.828 entre 1847 e 1881. A terceira fase entre 1888 a 1896, quando a entrada de imigrantes se tornou mais significativa. Devido à abolição da escravidão a situação ficou dramática para a grande maioria dos proprietários; o abandono das lavouras por parte de antigos escravos ocasionou a falta de mão de obra para colher a produção cafeeira. Foram criados os núcleos coloniais Costa Pereira, em Cachoeiro de Itapemirim, Santa

Leocádia Mucury e Nova Venécia, na região de São Mateus. Além desses três estabelecimentos ainda foram criados nesta 3ª fase, os núcleos de Afonso Cláudio, Antônio Prado, Accioly Vasconcelos, Demétrio Ribeiro e Moniz Freire. Contudo, o movimento migratório nesta 3ª fase beneficiou principalmente a grande lavoura cafeeira (ROCHA, 2000, p. 76-117).

A questão imigratória no Espírito Santo era apresentada em diversos pronunciamentos dos presidentes da província como uma solução para o povoamento da terra, pois até fins da década de 1850 o Espírito Santo era povoado somente numa estreita faixa de terra estendida ao longo do mar, sendo vista como uma forma de ocupar a terra, aumentar a população e gerar renda.

Em 1889, com a Proclamação da República, as terras públicas passaram a constituir patrimônio do Estado, assim como os núcleos colônias foram transferidos para a sua soberania. Após um período de desequilíbrio político entre a proclamação da república e a nomeação dos primeiros presidentes do Espírito Santo, Moniz Freire (1892-1896) foi eleito presidente, apresentando um programa de governo que tinha como pontos centrais a construção de estradas de ferro e o povoamento do Espírito Santo. O programa, com o objetivo de povoar o Espírito Santo, foi implantado através da lei nº 4, que regulamentava o Serviço de Terras e Colonização. Com vista de alcançar seu objetivo, foi estabelecido um contrato com Domingos Giffoni, que previa a introdução de 20 mil italianos no prazo de três anos. As condições desse contrato estabeleciam que o Estado concedesse ao colono, gratuitamente, a passagem até Vitória e a hospedagem na Hospedaria do Imigrante⁵. Também poderia escolher entre trabalhar em um dos núcleos colonial, em uma fazenda ou na construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, além de alimentação, alojamento e transporte até o local do estabelecimento por conta do Estado (SALETTTO, 1996, p. 89-0).

O programa de Moniz Freire revelou-se excessivamente ambicioso para as condições do Espírito Santo. Entre 1892 e 1895 entraram no Estado 13.244

⁵ A Hospedaria dos Imigrantes da Pedra D'Água foi inaugurada em 1889 na entrada da baía de Vitória, em uma área pertencente hoje ao município de Vila Velha. Entre os anos de 1889 a 1900, período do maior fluxo de imigrantes para o Estado, a hospedaria recebeu mais de 20 mil imigrantes, conforme números extraídos da base de dados do projeto **Imigrantes Espírito Santo**. É necessário observar que esses números referem-se apenas àqueles imigrantes que deram entrada na Hospedaria antes da inauguração do edifício. Antes, porém, o desembarque se dava diretamente no porto de Vitória e os alojamentos, quando existiam, ficavam localizados em barracões improvisados nas circunvizinhanças da capital ou então as famílias seguiam diretamente para as colônias. HOSPEDARIA DOS IMIGRANTES DA PEDRA D'ÁGUA. Disponível em: <<http://www.ape.es.gov.br/imigrantes/html/hospedaria.html>> Acesso em: 21 de agosto de 2014.

imigrantes, dos quais 11. 576 italianos. Menos do que previam os contratos, porém mais do que a infraestrutura permitia absorver satisfatoriamente (SALETTTO, 1996, p. 91).

As péssimas condições de vida do imigrante em solo capixaba são apresentadas por Nara Saleto (1996, p. 92). Segundo a autora, ao chegar ao Espírito Santo, os deslocamentos com viagens duravam muitos dias em canoas ou eram realizados a pé devido ao sistema de transporte ineficiente; os locais de alojamento destinados a receber o imigrante eram inapropriados e muitos não passavam de barracões superlotados, os armazéns de abastecimentos que praticavam preços exorbitantes, fazendo com que o imigrante ficasse preso às dívidas. Além de todos esses problemas, também enfrentavam situações de risco que também atingiam a população local, como falta de assistência médica, corrupção e justiça ineficiente. A situação do imigrante foi de tal forma agravada que a população do núcleo Moniz Freire foi dizimada pelo impaludismo, levando o governo italiano, em 1895, a proibir a imigração para o Espírito Santo. Esses fatores fizeram com que, a partir de 1897, a imigração subvencionada pelo governo cessasse por um longo período (SALETTTO, 1996, p. 92).

Em mensagem enviada lida na abertura do Congresso Legislativo de 17 de outubro de 1895, o presidente de Estado Moniz Freire demonstrou sua preocupação quanto a proibição do embarque de emigrantes italianos para o Espírito Santo. Segundo Muniz Freire, a origem dessa proibição estava baseada no relatório elaborado pelo Cônsul italiano em Vitória, Carlos Nagar, e enviado ao ministro de negócios estrangeiros na Itália. Nesse relatório, Nagar descreve a situação de imigrantes italianos no Espírito Santo, sendo que os motivos que levaram até a proibição de novos imigrantes se apoiavam nos seguintes fundamentos: más condições de transporte da capital para os núcleos coloniais ou fazendas; más condições de alojamento nos barracões das sedes coloniais; grande tempo de permanências nesses barracões, uma vez que grande parte dos lotes ainda não estava medida e demarcada; isolamento no qual se encontravam alguns lotes; carestia de gêneros alimentícios no interior do Estado; falta de assistência médica, escolar e religiosa para os imigrantes (ROCHA, 2000, p. 128-9). Assim sendo, a mão de obra foi um dos grandes problemas para o desenvolvimento da agricultura capixaba, que enfrentava dificuldades para atrair um número adequado de população para suas lavouras.

A saga do desenvolvimento cafeeiro em terras capixabas enfrentou métodos deficientes de produção, falta de meios de transporte eficazes, escassez de mão de obra e o produto foi considerado de qualidade inferior se comparado com os demais tipos produzidos no Rio de Janeiro, Minas e São Paulo. A produção cafeeira crescia, levando o Espírito Santo ao cenário nacional como um dos grandes produtores de café, enquadrando-se na conjuntura econômica nacional (SIQUEIRA, 1984, p. 54-6).

Segundo Marta Zorzal e Silva,

[...] a nível da conjuntura econômica cabe destaque a decadência da economia mineratória no final do século XVIII e a crise da economia açucareira, que se iniciara desde o início do século XIX. Com isso gradativamente ocorria um deslocamento da economia açucareira para a cafeeira. Isso à medida em que se verificou uma crescente demanda por café, no mercado externo, ocasionando, assim um constante aumento dos preços desse produto [...] (ZORZAL, p. 44, 1986).

Podemos confirmar nas tabelas 8 e 9 o crescimento e avanço da produção cafeeira, que se tornava o principal produto de exportação no século XIX, enquanto a produção de açúcar já quase não figurava entre os produtos exportados, exceto nos no período de 1893/1894.

**TABELA 8 - EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ DO ESPÍRITO SANTO EM ARROBAS
(1891 A 1900)**

Anos	Açúcar	Café
1891	1.456	1.250.838
1892	Mercado interno	1.111.552
1893	572	1.450.876
1894	52	1.547.819
1895	Mercado interno	1.622.045
1896	Mercado interno	1.686.104
1897	Mercado interno	2.448.008
1898	Mercado interno	2.226.544
1899	Mercado interno	1.626.431
1900	Mercado interno	1.234.195

Fonte: FILHO, 1984, p. 59.

A tabela 8 demonstra claramente a dependência econômica que o Espírito Santo apresentava em relação ao café, de forma que o Estado não exportava mais açúcar, mas continuou produzindo o produto até o final do século XIX.

TABELA 9 - PERCENTAGEM DO CAFÉ NA EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO EM VALOR OFICIAL (1908 A 1920)

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

Fonte: SIQUEIRA, 1984, p. 60.

A tabela 9 demonstra que o café influenciou profundamente a evolução da economia do Espírito Santo no final do século XIX e início do século XX, constituindo um dos principais fatores de crescimento socioeconômico capixaba, tendo sido responsável pelos recursos empregados na abertura de estradas. Após a República, o setor cafeeiro capixaba intensificou a prosperidade dos agricultores e começou a produzir um excedente econômico que estimulou a construção de estradas de ferro. Contudo, se por um lado o café estimulou o desenvolvimento econômico, por outro a quase exclusiva dedicação ao seu plantio fez com que o Estado dependesse das flutuações do seu valor no mercado e, quando ocorria desvalorização dos seus preços, afetava diretamente a situação financeira do Estado (SIQUEIRA, 1984, p. 54-6).

“Até o final da segunda década do século XX, a lavoura cafeeira capixaba se desenvolveu para colocar o Espírito Santo na esfera nacional, como o quarto produtor brasileiro” (SIQUEIRA, 1984, p. 65). Esse desenvolvimento trazia um impacto significativo no cenário capixaba. Para alguns, “o café foi motor das estradas, imigração, colonização, navegação a vapor estradas de ferro” (BITTENCOURT, 1987, p. 110), além de ser o maior gerador de renda do Estado. Essa verdadeira febre de plantar café (TAUNAY, 1945, p. 66) fez com que o território

do Espírito Santo fosse ocupado gradativamente e sua economia sendo moldada pela dinâmica cafeeira. A partir do momento que ocorreu uma acumulação capitalista proporcionada pelo café, o Espírito Santo deu os primeiros passos rumo à implantação de sua rede ferroviária e, assim como em outras regiões do Brasil, a ferrovia acompanhou o roteiro do café – isso já tinha acontecido em São Paulo com a implantação da Ituana, da Mogiana e Sorocaba na década de 1870. Porém, em solo capixaba, o início da montagem da primeira linha férrea só ocorreu na década de 1880.

1.2 Ferrovias no Espírito Santo

O desenvolvimento das estradas de ferro no Espírito Santo foi um reflexo do desenvolvimento cafeeiro. Os primeiros investimentos timidamente foram feitos quando a acumulação capitalista advinda do café atingia níveis satisfatórios. O baixo desenvolvimento econômico capixaba afastava a província do centro de investimentos do governo imperial, sendo inúmeras as dificuldades enfrentadas para a implantação de um projeto ferroviário. A guerra do Paraguai, travada entre 11 de novembro de 1864 e 1º de março de 1870, fez com que o Império concentrasse seus esforços em ferrovias de caráter estratégicos. Os projetos que atendiam a interesses locais ficaram para as províncias e a iniciativa privada. Sendo o Espírito Santo uma província de pequena produção agrícola, o projeto de implantação de ferrovias só foi iniciado no final do século XIX (QUINTÃO, 2011, p. 173).

A província do Espírito Santo carecia, no início do século XIX, de uma infraestrutura adequada para programar seu desenvolvimento, pois a região era escassamente povoada em relação às províncias vizinhas. Somente no governo de Francisco Alberto Rubim (1812-1819) foi construída a primeira estrada ligando o Espírito Santo à província de Minas Gerais, mas o objetivo de atrair a preferência do comércio mineiro para o Espírito Santo não foi concretizado porque o comércio de Minas Gerais ainda se dirigia em grande parte para o Rio de Janeiro. O alto custo da manutenção da estrada, os ataques dos botocudos e o pouco aproveitamento comercial contribuiu para a desativação dos quartéis das guarnições militares que existiam de três em três léguas para a proteção de viajantes. Posteriormente, essa estrada passou a ser chamada de São Pedro de Alcântara e era a única que,

mesmo com as dificuldades de manutenção, possuía certa estrutura que dava passagem para duas carroças simultaneamente. Além da estrada do Rubim, a Estrada Geral cortava a província de norte a sul pela orla marítima e se destacavam, ainda, os caminhos colônias do Itapemirim às Minas do Castelo e a estrada que ligava a Baía do Espírito Santo a Viana. Nos deslocamentos por esses precários caminhos por terra, cavalos e bestas eram utilizados e as tropas exerceram um importante papel no escoamento da produção e no transporte pesado até os pontos navegáveis dos rios para que a produção fosse levada ao litoral e, a partir daí, exportada principalmente para o Rio de Janeiro (BITTENCOURT, 1987, p. 75-6).

O escoamento da produção e a comunicação na província do Espírito Santo eram feitos tradicionalmente entre as povoações através dos rios e do mar. Também pelo mar ligava-se o estado às demais províncias do Império, sendo que não existia na província o estabelecimento de um contato direto com o exterior devido à falta de infraestrutura de uma economia que, durante grande parte do século XIX, foi dependente do açúcar e não conseguia apresentar números expressivos que justificassem a inserção do Espírito Santo nas rotas internacionais. Assim, a província procurava estabelecer seus contatos comerciais através, principalmente, dos portos do Rio de Janeiro e da Bahia. Isso é comprovado através dos dados constantes no Relatório do presidente da Província do Espírito Santo, Francisco Ferreira Correia, em 09 de outubro de 1871. Segundo ele, no ano financeiro de 1870-1872, os navios que estiveram presentes no porto capital, segundo sua procedência, foram: 72 do Rio de Janeiro, 15 de Campos, 11 de Caravellas e um da Bahia; saindo para o Rio de Janeiro 68 navios, 14 para Campos, 11 para Caravellas e um para Bahia. Além dessa ligação, o mercado externo de norte a sul da província, os rios e os pequenos portos permitiam a navegação de cabotagem (BITTENCOURT, 1987, p. 81-3).

Em fins da década de 60 a navegação da província apresentava-se bastante irregular e imperfeita. Os negociantes, por interesse do próprio comércio bem como dos agricultores, haviam se estabelecido nos pontos em que os rios começavam a ser navegáveis ou em pontos estratégicos à navegação. Aí, intermediariamente, recebiam os produtos agrícolas encarregando-se de seu transporte. Isto acontecia de norte a sul da província, sobretudo, como vimos, no São Mateus e no Itapemirim, regiões influenciadas províncias vizinhas. Ao centro da província, área polarizada pela capital, o comércio mantinha-se menos dinâmico, deixando os comerciantes de explorar uma variedade de pontos de produção próximos a

rios e ribeirões navegáveis em pequenos percursos (BITTENCOURT, 1987, p. 85).

Esse fluxo de transporte teve destaque na região norte do Espírito Santo (Porto de São Mateus) devido à produção de farinha de mandioca, destacando o comércio com o Rio e com a Bahia. No sul, o destaque era o fluxo de transporte do Itapemirim com dezenas de barcos de proprietários locais. Com o desenvolvimento da produção cafeeira, a navegação a vapor começou a se desenvolver. Nesse período, veio para o Espírito Santo o fotógrafo paranaense capitão Henrique Deslandes, obtendo nesse mesmo ano a concessão do governo para explorar a navegação a vapor do rio Itapemirim. Segundo o Relatório Provincial de 1873, Henrique Deslandes achava que tinha sido contratado para o serviço de navegação a vapor do rio Itapemirim, desde sua foz até a vila do Cachoeiro, segundo a lei provincial nº 51, de 4 de dezembro de 1872. Associando-se a Manoel Ferreira Braga, em 1876, começou a operar com quatro vapores, conectando o serviço da Companhia Espírito Santo-Campos, escoando os produtos do vale do Itapemirim para outras regiões. Em 1878, o contrato de navegação do rio Itapemirim foi transferido para o negociante Braga e Soares. A navegação pelos rios ocorria de forma lenta, levando mais tempo do que por terra, mas se apresentava como uma vantagem por causa da baixa capacidade de carga dos animais. As tropas eram consideradas a melhor alternativa em épocas de estiagem, pois era inviável a navegação quando os vapores encalhavam. Já nos períodos chuvosos, quando as tropas não conseguiam avançar devido às péssimas condições das estradas, a navegação fluvial se tornava a melhor alternativa para escoar a produção cafeeira. Com o crescimento da produção cafeeira, o porto de Vitória começou a ser frequentado por vapores de alta tonelagem no final do século, trazendo imigrantes e mercadorias de várias partes do mundo e levando produtos do Espírito Santo, principalmente café, o principal produto de exportação (BITTENCOURT, 1987, p. 85-0).

A ferrovia, assim como o desenvolvimento da navegação a vapor, acompanhou o roteiro do café (principalmente) no sul do Espírito Santo. O primeiro governante a defender o empreendimento férreo no Espírito Santo foi Francisco Ferreira Correia, em 1871. Sua ideia era ligar Itapemirim a Vitória, passando por Piúma, Benevente e Guarapari, totalizando 20 léguas. Em 1872, a Lei Provincial nº 37 dava concessão e privilégios exclusivos por 80 anos a Miguel de Freitas, Thomas Dutton Júnior e

Francisco Portela, e a garantia de juros era de 4% sobre o capital empregado. A Via Férrea seria de bitola estreita, dividida em seis seções: a primeira, de Vitória a Minas; a segunda, de Vitória a Monte Belo (margens do Rio Iconha); a terceira, de Monte Belo a Cachoeiro de Itapemirim; a quarta, de Cachoeiro de Itapemirim a Vila do Alegre; a quinta, da linha para o norte até São Mateus; e a sexta, de Cachoeiro de Itapemirim a São Pedro de Itabapoana (QUINTÃO, 2008, p. 76).

Os governantes capixabas ainda acreditavam que a viabilidade econômica do Espírito Santo, dependia de sua ligação com Minas Gerais. Esta última interessava-se por uma saída alternativa para o mar. Assim sendo, com a estrada de ferro pretendia-se atrair a colonização e a imigração para as terras ainda incultas, ampliar a lavoura existentes, promover o setor terciário e, sobretudo, incrementar a navegação com o exterior (BITTENCOURT, 1987, p. 93).

Para garantir a ligação com Minas em 1873 um contrato foi celebrado com Thomaz Dutton Júnior, Francisco Portela Júnior e Miguel Feital prevendo a construção de apenas umas das vias férreas proposta a partir da lei ligando Vitória à Natividade em Minas Gerais, com privilégio de 60 anos e garantia de juros de 7% ao ano. Segundo Relatório Provincial de 1872.

Os cidadãos Thomaz Dutton Junior, Francisco Portella, Engenheiro Miguel Maria de Noronha Feital, requererão-me em data de 19 de Agosto ultimo privilegio por 60 annos [sic] para construir, costiar [sic], e gozarem, por si ou por meio de uma companhia que organizarem, uma estrada de bilota estreita, que partindo da margem do rio Itabapoana, fronteira a povoação da Limeira, termine, por em quanto, na cidade de Victória, passando pela Villa do Cachoeiro do Itapemirim, Colônia do Rio Novo, de Santa Izabel, e de Santa Leopoldina com um rapam para o porto de Piúma, na direcção [sic] que mais conveniente fôr [sic]... (Relatório do presidente de Província, Antonio Gabriel de Paula Fonseca, 1872, p. 15)

Esse projeto, devido a muitos motivos (como a falta de recursos e desconhecimento dos empresários na realização de estudos para implantação do projeto) acabou levando a concessão ao fracasso. Uma concessão nos mesmos moldes foi dada ao tenente coronel João Russel, que também perdeu o contrato por não conseguir cumprir os prazos. Em 1881, foi concedida a firma Waring Brothers, de origem inglesa, com garantia de juros de 6% ao ano uma nova concessão, que também caducou pelo governo Imperial depois de ter realizado estudos para o trajeto Vitória a Natividade e verificar que encarecia muito o custo do quilômetro (QUINTÃO, 2011, p. 175).

Ao mesmo tempo em que o governo Imperial concedia concessões que não obtinham sucesso, o governo provincial tentava garantir a implantação de linhas férreas através de concessões e garantia de juros em outros trechos de igual relevância. Dessa forma, em 05 de julho de 1880, foi deferido o requerimento de concessão de privilégio para a construção de uma via férrea entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim, interligando os municípios mais expressivos da província: Viana, Guarapari, Benevente, Itapemirim, Cachoeiro de Itapemirim, seguindo em direção a Minas. Dois anos depois, a Assembleia Provincial, segundo relatório do Presidente de província Herculano Marcos Inglês de Souza, nas páginas 12 e 13, autorizou a construção de duas ferrovias, uma saindo de Vitória para Cachoeiro do Itapemirim e a segunda concedida ao Capitão Deslandes, saindo de Cachoeiro até Duas Barras, em dois ramais, para Alegre e Castelo. O Capitão Deslandes havia obtido das Câmaras das vilas de Cachoeiro e de Itapemirim concessão para explorar uma ferrovia, não conseguindo concretizar sua implantação (BITTENCOURT, 1987, p. 93-5).

A construção das ferrovias com polarização em Cachoeiro de Itapemirim tinha como objetivo transportar a produção cafeeira da região sul da província do Espírito Santo e da região mineira próxima à divisa (também se buscava uma ligação com a província de Minas Gerais). A construção da via férrea ligando Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, saindo de Vila Velha, Viana, Guarapari, Benevente, Itapemirim até as cabeceiras do Rio Pardo foi dada em concessão por 50 anos a Eduardo Mendes Limoeiro e José Maria Barbosa, não saindo do papel o projeto. Posteriormente, foi transferida à Companhia de Viação Férrea Sapucaí, tendo seus primeiros trabalhos em 1891 (QUINTÃO, 2011, p. 175-6).

A estrada de ferro Cachoeiro de Itapemirim Duas Barras, com um trecho para Alegre e outro para Castelo, era conhecida como Estrada de Ferro Caravelas e foi a única que saiu do papel no período provincial. Visconde de Mattosinhos, proprietário da empresa Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Caravelas, foi o responsável pelo desenvolvimento do empreendimento, com o objetivo de transportar o café da região de Alegre e Castelo para Cachoeiro de Itapemirim e depois, através da navegação, seria levado ao porto de Itapemirim com destino ao Rio de Janeiro, de onde seria exportado.

Celebrado o contrato com o governo provincial, entre 1882/1883, a estaca inicial da construção do trecho Cachoeiro-Pombal (hoje Reeve, município de

Alegre) só foi batida em 17 de janeiro de 1886. A partir daí, porém, a construção abreviou-se, já no ano seguinte, rolava em trilhos a primeira locomotiva de serviço, a “Itapemirim” (BITTENCOURT, 1987, p. 96).

A construção da estrada de ferro durou menos de dois anos, iniciando as obras em janeiro de 1886 e concluindo em setembro de 1887. A Estrada de Ferro Caravelas contava com 71 km, partindo de Cachoeiro de Itapemirim com um ramal de aproximadamente 50 km para Pombal (Reeve em Alegre) e outro ramal de 21 km para Castelo. A província do Espírito Santo chegava às vésperas do período republicano com uma malha férrea insignificante frente aos números apresentados por outras regiões cafeeicultoras, como é demonstrado na tabela a seguir.

TABELA 10 - PARTICIPAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO NA MALHA FERROVIÁRIA DA REGIÃO SUDESTE E DO BRASIL EM 1890

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

Fonte: SILVA, apud ROSA, 1998.

No cenário nacional, o quantitativo da quilometragem férrea instalada no Espírito Santo ainda era muito pequeno se comparado a outras regiões produtoras de café como São Paulo, que representava 26,62% da malha nacional, Minas Gerais, com 21,56%, e o Rio de Janeiro, com 19,53% (restando ao Espírito Santo apenas 0,77% do quantitativo nacional). É importante salientar que, a princípio, um dos fatores que pesaram na construção de estradas de ferro no Brasil foi a possibilidade de transportar grandes volumes, destacando o café no centro-sul, ocorrendo a expansão ferroviária brasileira primeiramente nas regiões de maior produção cafeeira.

TABELA 11 – COMPARATIVO DA MALHA FERROVIÁRIA DO ESPÍRITO SANTO EM RELAÇÃO A OUTRAS REGIÕES BRASILEIRA - EM KM DE FERROVIA

Estados	1887	1897	1902
Espírito Santo	71	126	203
São Paulo	1999	3082	3521
Pará	60	142	142
Ceará	239	485	514
Rio Grande do Sul	602	1331	1579

Fonte: SILVA, apud ROSA, 1998.

Nas duas últimas décadas do século XIX podemos observar um crescimento relevante na malha ferroviária das regiões apresentadas na tabela acima. Mesmo em relação às regiões que não tinham o café como o principal produto de exportação, caso do Ceará e Rio Grande do Sul, a expansão férrea capixaba esteve aquém dessas regiões.

Para justificar essa carência, entendemos que, ao longo do século XIX, faltou, em primeiro lugar, um setor privado, quer fosse a nível local, nacional ou estrangeiro, interessado, habilitado ou com recursos suficientes para investir no Espírito Santo, pois a produção cafeeira capixaba não atraía se comparada com a paulista; em segundo lugar; um grupo forte de grandes cafeiculturas que pudesse investir em ações de possíveis empresas; e, em terceiro lugar, recursos do governo local, pois suas rendas eram diminutas (QUINTÃO, 2008, p. 81).

Segundo análise de Bittencourt, o pensamento ferroviarista era norteado por três linhas mestras: a primeira, que havia uma crença geral de que a vida econômica e material da província dependia da consolidação de sua ligação com Minas Gerais; a segunda, que era incontestável a polarização da *Microrregião Sul* por Cachoeiro de Itapemirim; e a terceira, que o escoamento da produção do café capixaba se realizava pelo porto do Rio de Janeiro. Havia, então, uma tentativa de interromper esse fluxo em benefício da Capital do Espírito Santo, numa tentativa de atrair para o porto de Vitória o café de Cachoeiro de Itapemirim (BITTENCOURT, 1987, p. 88).

Essa pequena extensão não atendia às necessidades de escoamento da produção cafeeira, mesmo que pequena, sendo necessário o investimento na ampliação da malha ferroviária capixaba – essa ampliação só foi concretizada no século XX. Em 1892, o governador Moniz Freire, mesmo encontrando oposição e ceticismo, tomou a decisão de construir a estrada de ferro Sul, ligando Vitória a Cachoeiro de

Itapemirim, incorporando o projeto ao Governo depois de ter inovado e cancelado o contrato da Sapucaí. A via férrea desse projeto recebeu a denominação de *Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*. Para resolver a questão financeira que dificultou, em outros momentos, a construção de ferrovias, Moniz Freire buscou obtenção de créditos externos através da intermediação do Conde de Figueiredo, com juros de 5% e amortização de 1 %, a começar em 1896, e com previsão de resgate em 33 anos por sorteio ou compra no mercado (HERKENHOFF, 2000, p. 131-3).

Telegrama de 22 de setembro de 1894 noticiava que, por intermédio do Conde de Figueiredo, Presidente do Banco Nacional do Brasil, fora lançado em Paris, um empréstimo de 700.000 libras. A cidade de Vitória exultou, com a notícia! Louvores!... Festa nunca vista, no regresso do Presidente. Corêto, no Largo do Palácio [...].
O Dr. Moniz Freire chegou, no dia 23 de setembro, pelo vapor Olinda, e reassumiu o Governo, a 25. No Rio de Janeiro realizou conferências com o Visconde de Guaby e o Conde de Figueiredo, para conseguir o empréstimo, o primeiro, externo, do Espírito Santo (NOVAIS, p. 135, 1968).

O início das obras começou em um clima de otimismo mediante o crescimento econômico do Estado entre 1892 e 1896. O preço favorável do café no mercado internacional fez com que a arrecadação do estado triplicasse nesse período, conforme demonstrado na tabela 12.

TABELA 12 - RENDA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO EM CONTOS DE RÉIS

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

Fonte: FILHO, 1913, p.441.

A dívida contraída era considerada mínima mediante o crescimento econômico apresentado entre 1892 e 1896. Foi nesse clima que a construção da estrada de ferro começou a demonstrar os grandes problemas que viriam até a implantação de todo o seu trecho. A transposição da serra, os interesses considerados localistas e a falta de trabalhadores para a realização da obra foram fatores que contribuíram para seu atraso e a solução imediata encontrada foi deslocar um contingente de

imigrantes. Em 13 de julho de 1895 foi inaugurado o primeiro trecho, com apenas 21 km, ligando o Porto de Argolas a Viana (QUINTÃO, 2008, p. 103).

Após o fim do mandato de Moniz Freire, Graciano dos Santos Neves assumiu o governo em um momento que a economia do Estado estava sufocada pela queda do preço do café e, com as finanças do Estado comprometidas devido a compromissos assumidos em virtude da construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, além da queda da arrecadação estadual, outra questão séria enfrentada no momento era a dependência quase que exclusiva da balança comercial capixaba da monocultura cafeeira.

O cenário econômico motivou a paralisação das obras da estrada de ferro no trecho entre o Rio Benevente e Cachoeiro de Itapemirim. No governo de José Marcelino de Vasconcellos, para não permitir a paralisação da construção da ferrovia, foi feito um empréstimo junto ao Banco da República no valor de 1.500:000\$000 com juros de 8%, e outro junto ao Banco *Paris et Pays Bas*, o que aumentou ainda mais a dívida externa do Estado. Contudo, foi possível a inauguração de duas estações ao final de seu governo: Germânia (hoje, Santa Izabel, mais precisamente *Vale da Estação*), a 42 km da capital, em 1º de janeiro de 1900, e Marechal Floriano, 9 km adiante, 12 dias depois (QUINTÃO, 2008, p. 113). No governo de Henrique Coutinho, através da negociação do advogado e futuro governante do Estado, Jerônimo Monteiro foi negociando a venda das ferrovias *Sul do Espírito Santo* e *Caravelas* para a Leopoldina Railway. Em 1910, com a inauguração das estações de Engano, Guiomar, Vargem Alta e Soturno, a Ferrovia Sul do Espírito Santo completou um percurso entre Cachoeiro a Vitória de 159,769 km (QUINTÃO, 2008, p. 114-25).

A partir da alienação, a “Sul” deixou de ser uma ferrovia meramente estadual, passando a ser fiscalizada pelo governo federal, porém em sua subvenção. Seus trabalhos de complementação – que seriam de aproximadamente 82 km entre Matilde e Cachoeiro de Itapemirim – foram imediatamente iniciados, sendo costumeiramente elogiados pelo governo federal, o qual o classificava sempre como em “estado adiantado”. Outra obra de importante vulto foi o prolongamento do ramal de Alegre até Espera Feliz, em Minas Gerais, também realizada pela mesma companhia, o qual ficou pronto em 1913 (ibid, p. 125).

A ligação entre Vitória e o Sul do Estado com Minas Gerais foi, por muito tempo, um objetivo dos capixabas que identificavam o Espírito Santo como um corredor de exportação da produção mineira, foi construída partindo de Vitória e chegando a capital mineira. Com a construção dessa ferrovia, a ocupação de uma nova área ao

sul do Rio Doce, permitiu que o café deixasse de fazer um longo trajeto terrestre até o porto fluvial de Santa Leopoldina e passasse a ser transportado pela ferrovia (SALETTTO, 1996, p. 28).

A construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas teve seu primeiro trecho inaugurado no dia 13 de Maio de 1904, com percurso de 29 km, além das primeiras estações ferroviárias, margeando a baía de Vitória, São Carlos (Cariacica), Porto Velho e Alfredo Maia. Em 1906, com a expansão dos trilhos, alguns núcleos se formaram, ainda que, em alguns casos, configurassem apenas um povoado (Natividade, Resplendor, Lajão, Cuieté, Figueira e Coronel Fabriciano). Em pouco mais de quatro anos foram construídos 207 km de via férrea, número expressivo, dadas as dificuldades de ordem econômica, financeira e material⁶.

A implantação da Companhia Estrada de Ferro de Vitória a Minas atendeu às necessidades de transporte e o processo de colonização, cumprindo sua finalidade inicial que era escoar a produção agropastoril e madeireira da região de Minas Gerais-Espírito Santo para um porto de mar. O seu avanço foi criando novas áreas produtivas por causa da facilidade do transporte, duplicando a capacidade produtiva do Espírito Santo, tirando grande parte do norte do isolamento que se encontrava no início do século. Para Minas Gerais, a construção da ferrovia possibilitou a ligação ao Porto de Vitória, abrindo-lhes as portas da exportação (ROSA, 1976, p. 177-80). Minas Gerais queria chegar ao mar e o Espírito Santo queria chegar em Cachoeiro do Itapemirim.

A malha ferroviária do Espírito Santo, segundo Rosa (1976, p. 29) era deficitária, dependente de subsídios do Estado. Para tentar resolver o problema da baixa rentabilidade das ferrovias em 1900, o legislativo estadual aprovou um projeto instituindo imposto sobre o trânsito de transporte realizado ao longo da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, já que grande parte do transporte ainda era realizado por tropas. A argumentação para tal imposto era que a baixa rentabilidade da ferrovia atribuíria-se à concorrência das tropas. Com o crescimento da produção cafeeira, sobretudo na década de 1920, foi ultrapassada a quantidade de um milhão de sacas e se tornou possível consolidar e expandir o sistema ferroviário com a ferrovia Cachoeiro do Itapemirim ao litoral e a Estrada de Ferro São Mateus.

⁶ PATRIMÔNIO industrial: o valor do espaço na ferrovia Vitória a Minas. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>>. Acesso em: 23 de julho de 2014.

[...] as ferrovias do Espírito Santo foram construídas pelo capital estrangeiro (Leopoldina), pelo capital nacional de outros estados (ferrovia de Cachoeiro de Itapemirim, a E.F. Vitória-Minas) e pelo Estado do Espírito Santo (E.F. Sul do ES, E.F. Itapemirim, E.F. S. Mateus), pois o capital local, basicamente comercial, não tinha atingido um nível de acumulação que o tornasse capaz e suficiente para realizar um grande investimento no setor de transporte ferroviário (SALETTTO, 1996, p. 29).

O processo de expansão ferroviária iniciada no século XIX enfrentou dificuldades para captação de recursos, ficando “[...] para o século seguinte o resultado desse processo, mediante o da expansão da malha ferroviária capixaba, especialmente pelas zonas cafeeiras do estado” (QUINTÃO, 2011, p. 180).

Segundo Lea Brígida, o Espírito Santo possuía, em 1900, 155 quilômetros de estrada de ferro implantados. Desse montante, 71 quilômetros pertenciam à *Estrada de Ferro Caravelas* e os outros trechos que estavam sendo implantados inseriam-se no projeto de ligação de Vitória com Cachoeiro de Itapemirim, comprovando a importância econômica da região sul para o Espírito Santo, devido a sua produção de café.

3 O CENÁRIO ECONÔMICO DA REGIÃO SUL DO ESTADO E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O crescimento ocorrido no segundo momento (depois de 1870) transformou a região Sul na maior produtora de café, na de maior importância na arrecadação e até mesmo de maior população [...] (QUINTÃO, 2011, p. 89).

O café colocou a região Sul em uma posição de destaque no contexto provincial, atraindo pessoas, investimentos e especialmente os olhares da capital para o fato de exportar grande parte de sua produção para os portos do Rio de Janeiro. Não havia, em meados do século XIX no Espírito Santo, uma rede de transporte eficaz para escoar a produção para os portos do Rio de Janeiro ou para Vitória, o que existiam eram estradas cortadas por tropas de burros e uma navegação incipiente pelo Itapemirim e o Itabapoana. À medida que a região se desenvolveu, tornou-se cada vez mais presente o anseio em resolver a problemática do transporte como uma forma de escoar e baratear os custos da produção, surgindo a temática ferroviária como uma opção ou solução para essa demanda. Tal anseio foi materializado no primeiro trecho ferroviário construído no Espírito Santo: a *Estrada de Ferro Caravelas*.

3.1 O desenvolvimento econômico da Região Sul do Espírito Santo

A região Sul do Espírito Santo consolidou sua importância a partir da emergência do café, tornando-se economicamente, ao longo do século XIX, a mais importante da província capixaba. O crescente desenvolvimento da atividade cafeeira fez com que a região do Itapemirim (principalmente Cachoeiro de Itapemirim) ganhasse destaque no fim do século XIX. Uma das mais antigas referências da área onde estaria situada Cachoeiro era ligada às tentativas de exploração das Minas do Castelo. De Itapemirim, a mais antiga cidade do sul do Espírito Santo, os aventureiros partiam rio acima, atraídos pelo ouro. Devido aos constantes problemas com o decréscimo de produção das minas e os sucessivos ataques indígenas Puris às aldeias do Castelo, possivelmente foram abandonadas as Minas do Castelo, entre 1765 e 1819 e seus

habitantes se dirigiram para Minas Gerais ou para o litoral, pelo Cachoeiro, onde o rio Itapemirim começava a ser navegável.

Em 1822, a exploração das minas do Espírito Santo voltava a atrair aventureiros. Essa perspectiva de exploração aurífera, segundo Bittencourt, não pareceu ter redundado em sucesso. Mas a produção açucareira certamente se aproveitou desse movimento e foram contadas várias fazendas com oito engenhos reais e uma engenhoca. Elas se estendiam da Vila de Itapemirim, interiorizando-se pelo rio, até o quartel que se instalou na área de Cachoeiro. Eram os engenhos denominados Areia, Cardoso, Cotia, Boa Vista, Barra Seca, Passo Grande, Paineiras e São Gregório de Bezerra. O quartel estabelecido contava com guarnição composta de um interior e 30 soldados do Corpo Pedestre (BITTENCOURT, 1987, p.62-64).

Durante o governo de Francisco Alberto Rubim, entre 1812 a 1819, teve início a colonização das terras que seriam mais tarde *São Pedro do Cachoeiro*, com a abertura do Quartel das Barras, dispondo de 30 praças para garantir a proteção dos primeiros colonizadores.

Em seu livro *Minha Terra meu município*, Antônio Marins faz um breve histórico do surgimento de Cachoeiro de Itapemirim, ligando-o ao português Manoel José Esteves de Lima que, vindo da aldeia de Cordeiros, em Ribas, Mouro passou a viver em Minas Gerais na região de Mariana. Em princípios de 1829, partiu de sua fazenda de São Francisco do Anta para sua primeira excursão às matas do Espírito Santo com uma comitiva de 72 pessoas, composta na maioria de escravos libertos e alguns índios mansos. Ao chegarem a terras do Alegre, Manoel José e sua comitiva se detiveram em exploração parcial e na busca do rio Itapemirim e, lutando com dificuldades, conseguiram acampar em Duas Barras. Desceram até o Itapemirim e foram acolhidos pelo comendador e Capitão Geral dos índios, Joaquim Marcelino da Silva Lima, que receberia mais tarde o título de Barão de Itapemirim (MARINS, 1920, p.120-123).

O Barão de Itapemirim acolhia sempre bem a esses forasteiros que vinham de Minas abrindo comunicações através das matas e ao Manoel José e sua gente dispensou muita proteção. Os que o acompanharam asseveravam que ele fora portador de castas do Governador de Minas para o Barão e tudo parece indicar que assim munido dessas credenciais a este se apresentara o Capitão Mor explorador (ibid, p.123).

Em 1825, o Capitão Mor Manoel Jose Gonçalves Monteiro, com o auxílio do Comendador Joaquim Marcellino da Silva Lima, fundou os primeiros quartéis de pedestres em São Pedro de Cachoeiro de Itapemirim, em um lugar localizado do lado norte, e outro pouco abaixo das Duas Barras, nas imediações da antiga casa Samuel Levy, iniciando, dessa forma, a cidade.

De qualquer forma, ao que tudo indica, nasceu o povoado do obstáculo natural que representava o encachoeiramento do rio, onde se estabeleceu o primitivo quartel de pedestres, ponto obrigatório de parada dos raros tropeiros que desciam do sertão imenso e iam se acomodando nessas paragens e plantando suas lavouras (BITTENCOURT, 1987, p. 66).

O objetivo dos quartéis de pedestres era resistir às constantes investidas de selvagens contra os raros tropeiros que desciam do sertão e se acomodavam na região, plantando suas primeiras lavouras. Tais eram as dificuldades e os perigos oferecidos à travessia ou estadia por essas regiões que só em 1857 foi autorizada, pelo então Presidente da Província Olympio Carneiro Viriato Catão⁷, a abertura da primeira estrada da Villa de Itapemirim a Cachoeiro de Itapemirim, até Morro Grande e a ponte sobre o rio Muquy, nos lugares denominados Moritiba e Valão. Embora já existisse a estrada do Itapemirim e, a despeito dos quartéis (o Cachoeiro, até o ano de 1855, era composto de uns dez pedestres e um inferior comandante; o corpo policial da província só foi criado em 26 de julho de 1858, com 30 praças), dezenas de anos se passaram até que pessoas vindas das Capitânicas do Rio de Janeiro e de Minas Gerais desciam picadas através das matas (ou foram abrindo as matas), atraídas pela fama do outro, das boas terras e das abundantes águas (MARINS, 1920, p.127-129).

Bittencourt ressalta a importância que teve a Vila do Itapemirim na formação de Cachoeiro (por muitos anos foram alguns dos habitantes os grandes proprietários de todo o Itapemirim). Alguns desses habitantes exerciam grande influência, destacando os Gomes Bittencourt, os Silva Lima e o Barão de Itapemirim. Segundo o autor, os terrenos de beira-rio, desde a Barra até Cachoeiro, pertenciam, originalmente, a essas três famílias que povoaram o município em seu começo,

⁷ Em 1857 o Sr. Olympio Carneiro Veriato Catão foi nomeado presidente da província do Espírito Santo, mas quem respondia pelos negócios da província desde 15 de fevereiro de 1857 era o 1º vice-presidente da Província do Espírito Santo, o Exm. Sr. Barão de Itapemirim. Segundo consta no Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Espírito Santo em 25 de maio de 1857, foi Barão de Itapemirim quem nomeou uma comissão encarregada administração dos melhoramentos da estrada da Villa de Itapemirim ao Cachoeiro.

sendo o lado sul do Barão de Itapemirim e o lado norte do Tenente Cel. Heliodoro Gomes Pinheiro (da família Areia). Tendo sua fundação ocorrida como em outras localidades da costa do Espírito Santo, fundada por portugueses e pelos mesmos continuada, ligada a elementos nativos a eles subjugados, acrescidos de africanos que engrossaram a força de trabalho nas grandes fazendas (BITTENCOURT, 1987. P. 66-67).

Com o desenvolvimento da agricultura e a consolidação de seu núcleo urbano, o surgimento das primeiras casas comerciais de Cachoeiro iniciou um processo de desmembramento da sua origem, a Villa de Itapemirim.

A freguesia foi criada pela Lei provincial nº 11, de 16 de julho de 1856, sob o título de Parochia de São Pedro das Cachoeiras do Itapemirim. Em 29 de setembro de 1858, padre Francisco de Assis Pereira Gomes foi nomeado primeiro vigário. Pela lei provincial nº 11 de 23 de novembro de 1864, foi elevada a categoria de Vila, sendo instalada a sua primeira Câmara Municipal. Por Lei provincial de 26 de junho de 1868, foi a Villa elevada a termo judiciário e o mesmo instalado em 28 de dezembro do mesmo ano pelo Dr. Cesario Jose Chavantes, juiz Municipal do termo de Itapemirim. O termo de São Pedro das Cachoeiras foi desanexado do Itapemirim em 28 de outubro de 1873. Foi a comarca criada por Lei provincial nº 9, de 16 de novembro de 1876, extinta por lei nº 13, de 18 de novembro de 1878, e reestabelecida em 13 de maio de 1884. Em dezembro de 1889 foi elevada a categoria de cidade pelo Decreto nº 4 (MARINS, 1920, p.47-48).

O desenvolvimento do Sul levou Cachoeiro a se tornar um dos principais municípios do Espírito Santo. O café e a cana exerceram considerável influência na arrecadação do sul da Província no período da fundação até a elevação a cidade. Enquanto o açúcar apresentava uma trajetória de decadência na região do baixo Itapemirim, acumulavam-se os capitais do café, produzidos na zona agrícola de Cachoeiro, possibilitando o surgimento das primeiras casas comerciais no coração da vila, já aparecendo, na metade do século XIX, a ligação da região com o Rio de Janeiro através de mais de 30 viagens de um certo Samuel Levy para Campos e cidades vizinhas. Em 1784, Samuel Levy se estabeleceu no Largo de São Pedro com um comércio de fazendas, roupas feitas, armarinhos, ferragens, calçados, louça, molhados, sal. Além do comércio de aberto por Samuel Levy, a história local registra inúmeros outros nomes ali estabelecidos, como Dr. Manoel Cipriano da

Fonseca Horta, Inácio Loyola e Silva, Jorge & Irmão, Quintas & Viveiros, Jerônimo Francisco, Bernardino Ferreira Rios e muitos outros. Quase todos portugueses, alguns fluminenses, paulistas e mineiros. Muitos deles possuíam embarcações próprias para o transporte de suas mercadorias – destaca-se, nesse último setor, a figura de Capitão Deslandes⁸ (BITTENCOURT, 1987. P. 67-69).

Segundo o relatório da Assembleia Legislativa de 1875, havia sido inaugurada a navegação a vapor do rio Itapemirim contratada pelo empresário Capitão Henrique Deslandes com o Governo Geral e Provincial. A navegação havia se tornado uma atividade lucrativa na área. Partindo da Volta do Caixão, o rio era uma via natural de escoamento de mercadorias até o porto da Barra do Itapemirim (SANTOS, 2011, p. 52). Para dar início à navegação foi nomeada uma comissão composta pelo Capitão do Porto interino (Capitão-tenente José Pinto da Luz), do Engenheiro Joaquim Adolpho Pinto Pacca e do Administrador da Recebedoria de Rendas provinciais, Francisco Dias da Silva Pinheiro, a fim de verificar se os vapores apresentados achavam-se nas condições estipuladas. O empresário adquiriu dois vapores e uma barca para conduzir passageiros, e mandou construir outro na Inglaterra. Segundo Gabriel Bittencourt,

os homens abastados de Cachoeiro, porém, não dependiam dos serviços do capitão Deslandes. Faziam o transporte de suas mercadorias em embarcações de propriedade de suas próprias firmas. Em 1892, por exemplo, registrava-se a existência de três grandes trapiches, pertencente a Samuel Levy, Manoel Carneiro e Luiz de Loyola e Silva. A navegação fluvial chegou a empregar um contingente de mais de cem trabalhadores diretos (BITTENCOURT, 1987, p. 70).

A ligação da cidade através do rio Itapemirim era de suma importância para escoar a produção do vale do Itapemirim, visto que a cidade não dispunha de estradas de rodagem, seguindo por caminhos vicinais a produção escoada ou as mercadorias trazidas pelo Itapemirim. O serviço de navegação a vapor do Itapemirim passou a ser peça vital de um sistema de transporte para escoamento da produção das fazendas de Cachoeiro, Guaçuí, Alegre e Castello, entre outras localidades. Devido

⁸ HENRIQUE DESLANDES era do Paraná. Quando veio para a província, instalou-se na Villa do Itapemirim, onde começou exercendo a profissão de dentista e photographo [sic]. Homem inteligente e progressista, procurou desenvolver essas qualidades em trabalhos mais profícuos. Assim é que foi o primeiro concessionário da Estrada de Ferro que desta cidade se dirigia a Alegre e Castello, concessão que transferido ao Conde de Mattosinhos. Passou alguns anos depois a residir no Rio, onde fundou grande casa comercial. Naquella [sic] cidade, obteve em Cartório de protesto de Letras, que passou depois ao Coronel Dr. Aristides Guaraná.

à proximidade relativa com o Rio de Janeiro, para onde convergia o grosso da produção cafeeira, Cachoeiro se tornou o centro de entroncamento de inúmeras vias de circulação.

O transporte feito pelo rio era um complemento ao principal meio de transporte da época, realizado por tropeiros, principalmente em época das cheias, quando a navegabilidade do rio Itapemirim aumentava e as condições de transporte por mares se tornava mais difícil pelas péssimas condições das estradas, transformadas em verdadeiros atoleiros, o que levava a perda da carga e morosidade do deslocamento. As queixas dos fazendeiros da região eram constantes, como pode ser verificado no Relatório do presidente Ferreira Correia, que demonstrava sua insatisfação com as estradas, alegando “que os fazendeiros do Veado, Calçado e Itapemirim têm boas estradas para o porto de Limeira em território do Rio de Janeiro” (ESPIRITO SANTO (Província) Presidente, 1872 (Francisco Ferreira Correia) Relatório. p. 66/67.) , o que fazia com que esses fazendeiros exportassem sua produção através desse porto, causando um prejuízo na província, já que a falta de boas estradas para o porto de Itapemirim e de uma agência de renda em alto Itabapoana colaboravam para que parte da produção saísse do Espírito Santo sem que as receitas alfandegárias ficassem em terras capixabas.

Cachoeiro era um centro produtor de café e exportava a produção diretamente para o Rio de Janeiro através do porto de Itapemirim, independente de Vitória. A dependência do Rio de Janeiro estava implícita na política centralista do governo Imperial, que teve como objetivo centralizar o comércio sobre a praça da capital do Império, tornando-o o centro de redistribuição de mercadorias do Império e ponto de importação e exportação do comércio internacional. Essa política centralista dificultava a expansão das províncias de baixa renda com a do Espírito Santo que, apesar de possuir um bom porto na capital, não tinha recursos financeiros para centralizar seu movimento comercial na Capital (SIQUEIRA, 1985, p. 39).

A produção no porto da Barra do Itapemirim foi conectada aos vapores da Companhia Espírito Santo-Campos (que se encarregou, durante muito tempo, da navegação para o Rio de Janeiro). Percebendo o momento em que estradas de ferro e café caminhavam juntos, Basílio Carvalho Daemom, jornalista e historiador radicado em Cachoeiro de Itapemirim, quando deputado provincial, apresentou à Assembleia, em 31 de outubro de 1872, um projeto para a construção da primeira

estrada de ferro do Espírito Santo. Mas a aprovação veio após 15 anos, por Visconde de Mattosinhos, cessionário do capitão Deslandes, a quem coubera a primeira concessão do empreendimento (BITTENCOURT, 1987, p. 70-71).

Além do desejo da elite cachoeirense de ter uma forma de escoamento de seus produtos, outros empreendimentos gravitavam em torno do café, no desejo em demonstrar progresso e avanços. A cidade crescia e, em junho de 1887, foi inaugurada a ponte municipal ligando os dois lados da cidade, solucionando o problema de viajantes que, muitas vezes, perdiam suas mercadorias. Outro fato marcante para a cidade foi a inauguração do serviço telegráfico em 1889. Já como resultado do seu florescimento cultural, Cachoeiro contava com seu primeiro jornal, *O Itabira*, circulando desde julho de 1866, ano que assinala a fundação do Tirocínio Literário, entidade cultural. Posteriormente, em 1883, foi criada a Sociedade Literária Grêmio Bibliotecário Cachoeirense, sendo incorporado à Loja Maçônica Fraternidade e Luz. Seu mais importante jornal foi fundado em 1877, *O Cachoeirano*, que atravessou as décadas finais do século XIX e início do século XX relatando os fatos mais importantes do cenário político e econômico da região Sul do Espírito Santo. Esse jornal viu surgir, em 1887, o Clube Republicano de Cachoeiro de Itapemirim, o primeiro do Espírito Santo, conseguindo reunir, em setembro de 1888, o primeiro Congresso Republicano da província. Esse clube contava com o apoio dos chefes municipais e proprietários rurais. Quando entrou o século XX, o município foi ligado pela ferrovia ao Rio de Janeiro (1903) e, nesse mesmo ano, tornou-se a primeira cidade do Espírito Santo a ter energia elétrica. Durante o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), foi implantado o primeiro *Distrito Industrial* do Estado. Essa implantação foi possível à influência política que a cidade possuía naquele momento pela ascensão de Monteiro ao governo do Estado (BITTENCOURT, 1987, p 71-74).

A importância econômica da Região Sul estava ligada à produção e à exportação de café. Sua origem se deu na faixa litorânea, nas proximidades da Vila de Itapemirim, expandindo-se para o interior, graças à ocupação por mineiros e fluminenses, que penetraram os dois principais vales da região (o Itapemirim e o Itabapoana), atraídos pela proximidade com porto do Rio de Janeiro, o que fazia ser menor o custo do transporte. Outro fato importante de atração era a disponibilidade de terras virgens e devolutas. Essa região possuía solo fértil, menos ondulado nos vales dos rios e

clima úmido com chuvas regulares. A partir de 1870, o crescimento da região Sul fez com que ela se tornasse a maior produtora de café, com maior importância de arrecadação e de maior população. Por algumas características peculiares, Cachoeiro se tornava a vila mais importante da região e, com o passar do tempo, da província. A vila canalizava a produção cafeeira de praticamente toda a região sul, entre os vales dos Rios Itapemirim e Itabapoana. No início do desenvolvimento cafeeiro, a produção era levada pela Estrada de Itapemirim a Ouro Preto e, em seguida, para o porto de Itapemirim. Com a inauguração da estrada de ferro Caravelas em 1887, esse papel passou a ser exercido por ela. Como a produção era exportada via porto de Itapemirim, esse município ganhou destaque na região Sul e na província com as receitas advindas da exportação do café (QUINTÃO, 2008, p.87-96).

3.2 O anseio pela ferrovia

A questão dos transportes esteve presente como assunto constante nos anseios dos cafeicultores do Espírito Santo. Uma reclamação recorrente e preocupante era quanto o custo do frete das mercadorias até o Rio de Janeiro. E, no *O Cachoeirano*, encontra-se essa preocupação:

Desta vila ao Rio, vai uma sacca [sic] de café por 2\$560 réis, inclusive com despesas de aluguel da sacca [sic], armazenagem, transporte fluvial, marítimo e seguro; quanto custará pela estrada (O Cachoeirano. 27 de fevereiro de 1881).

Segundo essa matéria, que tinha como título *Impostos sobre escravos e nossas pretensões sobre estradas de ferro*, a preocupação era se, na construção de futuras linhas férreas, o preço do frete pesaria sobre a lavoura influenciaria negativamente. Foram apresentadas diferentes propostas de projeto para uma possível estradada de ferro e uma delas partia de Itacibá em direção a Villa do Cachoeiro. A estrada seria de bitola 1m e o governo exigia largura de plataformas, raios e curvas e declives – estradas que se tornariam caríssimas para o desenvolvimento da província. Da vila até o seu porto de embarque tem cinco léguas a rumo e menos de

sete pela estrada, e de Itacibá 17 a rumo, dando 160 quilômetros. Para tal construção eram precisos 10,000 contos ou mais, que exigem 700 para o juro anual e 400 para o custeio. Esse custo era baseado em construção de outras estradas semelhantes como a Linha de São Gonçalo a Pirapora 85:384\$578, do Paraná ao Mato Grosso 111:040\$100 e a Estrada de Ferro Norte (Alagoas) 70:000\$000.

O custo das vias férreas construídas no Espírito Santo precisava ser verdadeiramente econômico (o quilômetro deveria ter o valor da quinta parte dos trechos considerados os mais econômicos construídos no Brasil. Questionava-se que, ao invés de uma estrada custosa em uma área pouco povoada, era melhor buscar concessão do governo para três ou quatro linhas de bitola igual à São João d'El-Rei, de 0,75m, não tendo produção a província nem mesmo nos próximos 30 anos para ser preciso alargar as bitolas. As margens do Itapemirim, desde sua foz, são o leito natural para o assentamento de trilhos atravessando sempre uma zona toda habitada, podendo subir obras de arte até as vertentes do Rio Pardo, fazendo um ramal para o Castelo e outro para o Alegre, trazendo os produtos do Veado, servindo toda a zona banhada pelas vertentes do Itapemirim.

Um ponto a ser considerado era que o traçado da estrada partindo de Itacibá, como propunha, poderia paralisar povoações marítimas como Benevente, Guarapary e Itapemirim, devidos aos altos tributos.

Em Cachoeiro, em 1881, O *Cachoeirano* se manifestou de forma acalorada em matéria intitulada *Estradas de Ferro*, trazendo o ponto de vista de algumas pessoas de Cachoeiro que defendiam que a melhor estrada para aquela vila era em direção à Barra de Itapemirim, por ser mais econômica e de mais fácil construção. Não aprovavam que a Estrada de Ferro da Victoria viesse cortando o litoral, mas que ela desviasse cortando o interior a rica região do Castello, Rio Pardo, José Pedro, tendo a província que passar por uma verdadeira evolução para que essas terras pouco valorizadas possam ser procuradas como as terras afamadas de São Paulo (O *Cachoeirano*, 20 de março de 1881).

Em resposta, J. Bentham publica no *Cachoeirano* um artigo criticando o posicionamento da matéria anterior:

Uma estrada de ferro requer um estudo sério, positivo; não é matéria theologica [sic] para ser resolvida por um sopro divino; é uma questão que tem de jogar com interesses diversos [sic], onde, onde se comprometem enormes capitães, onde é preciso atender, antes de tudo a direções [sic] e

quase os elementos de que dispõem para substituir, como diz Edmond Roy: se não imediatamente, ao menos em um tempo *peu éloigné* (O Cachoeirano, 27 de março de 1881).

Segundo ele o pensamento de elevar a capital, por dispor de um bom porto, sacrificaria o progresso de Cachoeiro já que não se realizaria nos próximos 10 anos, e, caso isso aconteça prejudicaria toda a zona do Vale do Itapemirim, que fica próximo a vila do Cachoeiro, e por onde os gêneros continuariam a ser transportados com menor preço do que por essa estrada.

Visitando os periódicos da época, encontramos muitos embates a respeito do futuro do transporte no Espírito Santo, envolvendo não somente pessoas do povo, mas também o posicionamento dos representantes do poder local como a manifestação da câmara municipal da Villa de Cachoeiro de Itapemirim, enviando um ofício ao Exmo. Sr. Marcelino de Assis Tostes, presidente da província, em 27 de abril de 1881, com informações ao governo provincial para que fossem transmitidas ao governo imperial, apresentando seu posicionamento quanto à questão da estrada de ferro (O Cachoeirano, 15 de maio de 1881).

Neste artigo publicado em maio de 1881, a câmara destaca a importância econômica do Cachoeiro para o Espírito Santo e queixa-se de não possuir nenhuma estrada regular, considerando o que o maior e mais urgente benefício que se poderia prestar àquela população seria uma boa estrada, conectando com a costa marítima, em porto acessível à navegação em alto mar, levantando duas hipóteses quanto à construção de uma via férrea.

A primeira hipótese para a construção de uma via férrea que partia de Victória era que ela se dirigisse aos núcleos colônias de Santa Izabel, Tyrol. Rio Novo, nos municípios de Vianna, Guarapary, Benevente e Itapemirim até a Villa de Cachoeiro e subisse o vale do Itapemirim pela margem direita até as freguesias do Alegre e Rio Pardo na divisa do município de São Lourenço de Manhuassú (província de Minas), o que serviria para dar facilidade de comunicação dos municípios de São Lourenço, Ponte Nova, Viçosa e Itabira na província de Minas Gerais. Na província do Espírito Santo, a região de Itapemirim e Itabapoana eram as que poderiam contribuir com maior soma de produtos para a renda da estrada (O Cachoeirano, 15 de maio de 1881).

Luiz Siqueira da Silva Lima, presidente da câmara, alertava sobre a importância da exportação de Cachoeiro, que alcançava 7.500:000 quilogramas com tendência para aumentar rapidamente de ano a ano, porque eram grandes as lavouras e plantações feitas. Além do café, o município exportava, ainda que em menor quantidade: açúcar, fumo, toucinho, cereais, madeiras – porém, esse produto poderia ter uma maior exportação se houvesse um meio fácil e barato de transporte para os mercados consumidores.

O presidente da câmara apresentou o posicionamento de que era indispensável que qualquer estrada de ferro tivesse como objetivo os pontos obrigatórios da Villa do Cachoeiro e prolongamento à margem direita do rio Itapemirim, transportando duas terças partes dos produtos agrícolas do município, saindo grande parte da margem direita e do Valle do Itabapoana, exportados com carestia e dificuldades pela barra do Itabapoana e pela estrada de ferro do Carangola no ramal de Santo Eduardo. Este trajeto serviu para deslocar para a capital da província para a exportação, trazendo desenvolvimento e vantagem com o comércio direto com o estrangeiro, libertando a província do Espírito Santo do mercado da corte. O que a câmara analisava como inconveniente da sessão da estrada, desde o porto da capital até os limites da Villa do Cachoeiro, é que seria uma construção caríssima, e sem que encontrasse neste intervalo um movimento de mercadorias e passageiros que garantisse mais insignificante giro ao capital empregado (O Cachoeirano, 15 de maio de 1881).

A segunda proposta apresentada no artigo era de uma estrada de ferro que partia da barra de Itapemirim, podendo ser considerada uma estrada de ferro econômica com 1 metro ou 75 centímetros entre trilhos, subir margeando o rio Itapemirim, num percurso de 40 a 45 quilômetros até a Villa do Cachoeiro e, deste ponto, seguindo a mesma diretriz que a outra estrada vinda de Victória. Este projeto apresentou algumas vantagens: construção baratíssima, travessia por uma zona produtora, tarifas mais baratas para exportação do que para Victória, por estar mais próxima (cerca de 120 quilômetros) e, finalmente, a possibilidade de realizar-se uma empresa, que demandou pequeno capital sem ameaçar os cofres da província.

Luiz Siqueira da Silva Lima aproveitou a ocasião para queixar-se do abandono da província do Espírito Santo, tão injustamente esquecida e desprezada pelo governo imperial. A queixa das autoridades e dos moradores da região de Cachoeiro de

Itapemirim também puderam ser constatados no relato do presidente da província. Ao se dirigir à Assembleia Legislativa no ano de 1881, ele se referiu às principais necessidades do município:

Esta corporação apresenta como principais necessidades de seu município as seguintes:

1º- Falta de vias de comunicação; pois com relação às existentes os seus municípios continuam a lutar com os maiores embaraços para transportarem seus produtos no mercado⁹.

As divergências quanto qual o melhor traçado de uma futura instalação de uma estrada de ferro no Espírito Santo deixava em evidência outras disputas que ocorriam no cenário político e econômico do Espírito Santo. A região sul passou a ser o principal centro econômico capixaba, com uma ligação com o Rio de Janeiro, sendo que vários produtores tinham negócios com casas comerciais cariocas que, através de seus representantes, negociavam a produção exportada através do porto do Itapemirim ou de Limeira.

Era de interesse de muitos fazendeiros e comerciantes da região sul a construção de uma linha férrea em direção ao porto de Itapemirim, tendo em Cachoeiro o eixo captador do café da região. Outra linha de pensamento vinha da ligação da capital Vitória, que era o centro burocrático e queria centralizar o escoamento da produção do sul através do porto de Vitória, de forma a romper essa ligação direta do Sul com o Rio de Janeiro. Um ponto que convergia entre as duas propostas era que Cachoeiro de Itapemirim era o ponto principal de ligação entre os portos de exportação e a região produtora de café.

O Capitão Henrique Deslandes, primeiro concessionário da Estrada de Ferro Caravelas, atento momento de dúvidas quanto à implantação das ferrovias na região sul, chamou a atenção dos leitores do jornal *O Cachoeirano* em seção especial sob o título *Estrada de Ferro para o Alegre*, prevenindo sobre os que tomaram ações da estrada de ferro *Carangola*, obtendo maus resultados e temendo empregar seus capitais para que se projete de Cachoeiro ao Alegre com um ramal para o Castello. Com o número de ações que estavam assinadas, poderia se dar início aos

⁹ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro na sessão ordinária de 08 de março de 1881 pelo Presidente, Marcelino de Assis Tostes. Vitória, 1881. Disponível em: http://www.ape.es.gov.br/PDF/Presidentes%20da%20Provincia/1881_03_08_Marcellino_Assis_Tostes.pdf. Acesso em 23 de setembro de 2014.

trabalhos, levando o capital para o Rio de Janeiro. Mas ele alertava que, nesse caso, a diretoria ficaria lá, o que traria dificuldades no presente e no futuro. Para Deslandes, de Alegre a Cachoeiro, com o transporte de café, a despesa era de um mil reis por 15 quilos, o que na estrada de ferro ficaria reduzido a 300 reis. Do Caxixe ou São João, no Castello o frete eleva-se de 700 a 800 reis por arroba, e ficaria pela estrada de ferro reduzido entre 200 e 220 reis, portanto, quem colhesse 1000 arrobas de café ganharia sete, no Castello cinco ou seis arrobas de réis. A diferença por excesso, segundo ele,

Não será esta uma respeitável soma de economia uma garantia para os capitais que houverem de empregar em acções [sic]? E o valor das propriedades em geral que quadruplicarão? E o excesso do feijão, do milho, toucinho e etc., que convirá exportar? (O Cachoeirano, 16 de outubro de 1882).

Segundo Deslandes, o sistema de estrada de ferro que pretendia empregar era tão econômico que poderia servir de exemplo para outras que iriam ser construídas. Além disso, a extensão a percorrer estava quase toda em capoeira, vargens aonde as fazendas e pequenas habitações sucedem. Outra vantagem apresentada era o quantitativo de exportação da região atendida pela estrada de ferro, sendo que Castelo exporta cerca de 200:000 arrobas e que o Alegre, Veado, Rio Pardo, e parte do Itabapoana puderam exceder de 300:000 arrobas e, por conseguinte, além das vantagens demonstradas, os acionistas tiveram ainda direito a um dividendo que elevou a cotação de suas ações (O Cachoeirano, 16 de outubro de 1882).

O Capitão Henrique Deslandes empreendeu uma ampla campanha com objetivo de levantar os recursos necessários à construção da estrada de ferro Cachoeiro ao Alegre, percorrendo várias localidades e visando obter o maior número de ações para a estrada de ferro. Em janeiro de 1882, viajou ao Rio de Janeiro para encorpar uma companhia que construiria a via férrea projetada. Procurou na corte outros recursos necessários a sua empresa, devido às dificuldades que estava encontrando para levar seu empreendimento adiante (O Cachoeirano, 15 de janeiro de 1882).

Após a Corte, Deslantes partiu para Vitória para apresentar seu projeto da estrada de ferro do Cachoeiro ao Alegre e Castello à Assembleia Provincial. Era uma dificuldade levantar capitais sem qualquer garantia. Depois de ter se conferenciado com importantes capitalistas, Deslantes se convenceu de que mesmo a

apresentação de um projeto econômico não era suficiente para atrair capitais se não houvesse qualquer garantia por parte do governo.

Para resolver tal problema, sabendo que a província não poderia fazer sacrifícios devido a sua situação financeira, Deslandes pediu somente o crédito da província e não sacrifícios pecuniários. Neste período, a província já sustentava a iluminação a gás, a navegação do porto da Capital, além das despesas com a instrução pública, com empregados provinciais.

O Presidente da Província Herculano Marcos Inglez de Souza sancionou a Lei nº 41 da Assembleia Legislativa do Espírito Santo na sessão ordinária de 1882, que autoriza inovação do contrato com Henrique Deslandes, constando no artigo primeiro a autorização de inovar o contrato celebrado com Henrique Deslandes, em 25 de fevereiro, para a construção de uma via férrea a vapor no município do Cachoeiro de Itapemirim, a partir da Villa do Cachoeiro em direção aos vales do Alegre e Castello, com as seguintes características: a bitola da estrada seria de 0,75m; a garantia de juros não excederia 7% de ano sob o capital máximo de 1.250:000\$000; o pagamento dos juros resultantes da garantia seria efetuado por meio de apólices do valor nominal de 1:000\$000, que venceriam os juros anuais de 8%, pagos semestralmente; a garantia de juros deixaria de ser efetiva desde que estivesse estabelecido o tráfego da estrada e sua renda líquida atingisse 7% do capital realizado e nela empregado, não podendo, em caso algum, ser extensivo mais de 10 anos; logo que estivessem concluídos os primeiros 18 quilômetros entre a Villa do Cachoeiro e o lugar denominado Duas Barras, deveria começar o tráfego da linha a ser aplicada a garantia de juros a renda líquida respectiva; enquanto subsistir a garantia de juros, o Presidente da Província mandaria inspecionar e examinar os trabalhos e serviços da estrada pelo Inspetor de Obras Públicas ou qualquer outro profissional da confiança do Governo; poderá ser inseridas no contrato cláusulas convenientes para salvaguardar os legítimos interesses da Província, não impedindo o cruzamento da aproximação de outros caminhos de ferro, quer comecem no mesmo ponto inicial, quer sejam ramais ou prolongamentos de outras estradas de ferro, existentes ou que no futuro existirão¹⁰.

¹⁰ Leis da Província do Espírito Santo, Typographia do Horisonte. Vitória, 1882, p. 109

No artigo segundo ficava estabelecido que os colonos remetidos por conta de particulares, a fim de se empregarem na lavoura, ou por conta própria, deveriam se estabelecer nas zonas servidas pela estrada de ferro e pagar metade dos preços de passagem que fixados para os passageiros de 2ª classe.

O artigo 3º estabelecia que todos os gêneros de exportação que transitassem pela estrada de ferro ficariam sujeitos ao imposto de 1real por quilo ou litro, e seria aplicado como auxílio ao pagamento de garantia de juros. Pela cobrança desse imposto não se deduziriam porcentagem ou comissões e o Presidente da província a confiaria a gente de sua confiança.

O 4º artigo determinava que, para a construção de uma via férrea que comunicasse o porto da Capital ao Alto Itapemirim, seria preferida em identidade de condições a estrada de ferro que se tratava, salvo se pelo Governo fossem cometidos favores a qualquer outra empresa que se obrigasse a realização daquele *desideratum*.

O ponto que devemos observar com atenção nessa lei é o Artigo 1º, no segundo e terceiro parágrafos, que prevê a garantia de juros. Essa garantia era fundamental para a obtenção de investimentos no projeto da ferrovia, visto que o empreendimento era de obtenção de lucro a longo prazo, dificultando, portanto, a obtenção de investimento em um negócio que não apresentava garantia de retorno em um espaço curto de tempo. Essa garantia de juros já era prevista na Lei nº 641 de junho de 1852, estabelecendo o regime de garantia de juros.

Pela Lei nº 8, de 24 de abril de 1883, foi aprovada a inovação do contrato feito pela Presidência em 15 de março do mesmo ano, em virtude da Lei nº 41, de maio de 1882, para construção de uma linha férrea da vila de Cachoeiro de Itapemirim em direção aos vales de Alegre e Castelo¹¹; ficando aprovadas todas as cláusulas inseridas respectivamente no contrato, inclusive as que implicavam alteração nas primitivas; a garantia de juros se tornou efetiva quando principiou a execução dos trabalhos de construção da linha, e cessava quando a venda líquida excedia 7%; elevada a renda líquida a mais de 7%, o Presidente da Província marcava uma porcentagem do excedente para o resgate das apólices feito, em todo o caso, pela empresa no fim de 30 anos; a empresa tinha privilégios exclusivos em toda a linha com as zonas marginais de 20 quilômetros para cada lado de seus trilhos, pelo

¹¹ Lei Provincial nº 8 de 1883. Esta lei inovava o contrato feito pelo presidente da Província com Henrique Coutinho.

tempo de 90 anos, concedendo a província garantia de juros de 8% sobre o capital de 1.250:000\$000. Esse contrato foi posteriormente alterado quanto à bitola em virtude da lei nº 33, de 20 de abril de 1884.

A província do Espírito Santo, mesmo com o aumento da arrecadação de impostos e da produção cafeeira, não possuía recursos suficientes na década de 1880 para empreender um investimento estatal para construção ferroviário. Devido a isso, foi passada para a iniciativa privada como a autorização dada ao Capitão Deslandes, para que ele fosse concessionário da ferrovia. Essa tarefa de levantar fundos para o investimento era árdua quando comparada ao desenvolvimento do Espírito Santo ao paulista e ao mineiro, e também por ser um investimento com retorno em longo prazo. Quando a província autorizava a garantia de juros, isso passava a ser um atrativo, visto que a província garantia o retorno através do pagamento de juros do investimento. Deslandes não obteve sucesso na sua empreitada e acabou transferindo os direitos da concessão.

A primeira transferência de direitos e obrigações do primeiro contrato e posteriores inovações dessa ferrovia ocorreu em 7 de fevereiro de 1885 para o Dr. Horácio Moreira Guimaraes. O jornal *A província do Espírito Santo* noticiou a transferência.

Foi hontem [sic] assignado no contencioso provincial a transferênciã do contracto [sic] d'aquella estrada, feita pelo capitão Henrique Deslandes em favor do dr. Horácio Moreira Guimarães (A Província do Espírito Santo, Victória, 8 de fevereiro de 1885).

O banco responsável pela companhia seria o *Banco Commercial do Rio de Janeiro* e chegou à província o engenheiro Hermann Schindler, a fim de dar princípio aos trabalhos da via férrea. Ele trouxe para os trabalhos os agrimensores Alfredo Pacca, Raul Pelotan e Araujos de Aguiar, que acabou fazendo a segunda transferência do contrato em 25 de junho de 1885 para João José dos Reis Junior, o Visconde de São Salvador de Mattosinhos (A Província do Espírito Santo, Victória, 26 de junho de 1885).

Os estudos definitivos da via férrea Cachoeiro de Itapemirim em direção aos vales do Castelo e Alegre foram concluídos em outubro de 1885, sendo as plantas, perfis, relatórios de documentos enviados pelo presidente da província ao inspetor de obras públicas para que, depois de examinados, fosse entregue um parecer. Constava no relatório entregue pelo engenheiro Hehl a orientação que o prolongamento da

estrada deveria ser feito até Vitória. E a comissão de estudos orçou o custo de cada quilômetro, incluindo casas, mobília, entre outros, em 18:000%000, em pouco mais de 1.300.000\$000 o custo da estrada segundo a concessão (O Cachoeirano, 1º de novembro de 1885). Essa orientação de ligação com Vitória nunca foi concretizada pelos concessionários da *Estrada de Ferro Caravelas*, tendo o Estado trazido para si a responsabilidade da ligação entre o sul e a capital quando lançou a construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo em 1893, tendo seu primeiro trecho de 21 km inaugurado em 13 de julho de 1895.

Após aprovado o projeto da *Estrada de Ferro Caravellas*, foi inaugurado em 6 de janeiro de 1886 os trabalhos da estrada de ferro itapemiriense, como consta no boletim do jornal *O Cachoeirano*:

Hoje à 1 hora da tarde foram inaugurados os trabalhos da estrada de ferro itapemiriense, tendo sido a 1ª estaca batida pelo exmo. Ser desembargador Antônio Joaquim Rodrigues, presidente da província (O Cachoeirano, 17 de janeiro de 1886).

Do início de sua construção até a abertura do tráfego, a *Estrada de Ferro Caravelas* passou por diversos episódios que vão desde o oferecimento da retirada de madeira de suas terras, como fez o fazendeiro Luiz Siqueira da Silva Lima, ao embargo apresentado pelo Sr. Alexandre A. F. de Carvalho nas obras de canalização d'água em sua fazenda. A empresa teve alguns obstáculos a vencer e, em meio ao adiantar dos trabalhos de construção, surgiu a Companhia de Estrada de Ferro do Carangola com uma petição de embargo em todas as obras da via férrea do Cachoeiro, alegando o privilégio de zona.

O requerimento de embargo apresentado pelo advogado da companhia Dr. João Vasco Cabral Filho, no dia 11 de maio de 1886, ao Dr. Joaquim Pires de Amorim teve o seguinte despacho do juiz municipal.

Junte a suplicante certidão autheintica [sic] ou o Diário Official [sic] da publicidade do decreto citado n. 9672 de 27 de março do corrente anno que aprovou os estudos definitivos do ramal de Santo Eduardo ao rio Itapemirim, visto estar publicado no Jornal o Comercio da corte de 18 de dezembro de 1884 o decr. N. 9339 de 16 de dezembro do mesmo anno [sic], que declarou caduca esta concessão.

Junte mais cópia authentica [sic] do contracto [sic] feito com o presidente da província do Rio de janeiro em 26 de fevereiro de 1874, ao qual se refere a clausula 1ª do decreto N. 5822 de 12 de dezembro de 1874, que aprovou o regulamento geral para as concessões de estradas de ferro, no art. 9º

citando apenas marca o máximo da zona privilegiadas que pode ser concedida, só podendo-se à vista do contracto [sic] verificar qual a zona privilegiada que lhe foi concedida, pois que o d.n. 6565 de 9 de maio de 1877 que fez a concessão d'este ramal manda observar as condições do referido contracto [sic].

Tratando-se de serviços já adiantados de uma estrada de ferro, não devem ser eles embargados sem bons andamentos, afim de evitar-se grandes prejuízos para qualquer das partes.

Cachoeiro, 12 de maio de 1886 – Amorim (O Cachoeirano, 02 de junho de 1886).

Segundo a companhia *Estrada de Ferro Carangola*, o privilégio de zona na província do Espírito Santo estava presente na cláusula 1ª do decreto 6565 de maio de 1877, que permitia que a companhia prolongasse o ramal de Itabapoana, de acordo com as seguintes cláusulas:

No artigo primeiro constava que as condições técnicas do prolongamento seriam, no que fosse aplicável, as exigidas nos contratos celebrados com o presidente da província do Rio de Janeiro para construção da estrada de Campos ao Carangola, modificada pelo decreto. 5822 de 12 de dezembro de 1884.

No artigo segundo, que a companhia mandaria proceder aos estudos definitivos do prolongamento do ramal, submetendo-os à aprovação do governo, antes de dar começo às respectivas obras.

E no terceiro, que as obras do referido prolongamento seriam concluídas três anos após a abertura ao tráfego do ramal Itabapoana, sob pena de caducidade da presente concessão; e o quarto, que o prolongamento não seria aplicável à disposição do decreto n. 5364, de 8 de novembro de 1876, relativo ao emprego de capitais garantido na construção das obras do mesmo prolongamento.

A Companhia Estrada de Ferro Campos ao Carangola usava das cláusulas citadas acima para embargar as obras iniciadas da construção da estrada de Ferro Cachoeiro ao Alegre. Porém, segundo o despacho do juiz municipal Dr. Luiz Siqueira da Silva Lima, de 18 de maio de 1886, para a companhia *Estrada de Ferro do Carangola* pudesse gozar do privilégio de zona na província do Espírito Santo, era indispensável que o governo geral lhe houvesse feito a concessão explícita deste favor com a especificação da quantidade do terreno compreendido dentro da zona de privilégio de outro lado da linha. Os documentos juntados pela requerente e os decretos citados em sua petição não provavam que tal favor fosse concedido.

Mesmo que a companhia requerente tivesse direito ao gozo de privilégio de zona, não poderia sob esse fundamento obstar a continuação dos trabalhos da estrada de ferro do Cachoeiro ao Alegre, por ter o ministro da agricultura declarado em despacho proferido no requerimento que a companhia requerente reclamou e protestou contra a concessão feita por esta província para construção da estrada. Nos termos da concessão feita pela província do Espírito Santo, resultou que a mesma concessão não ofendia os direitos da *Estrada de Ferro Carangola*.

Partindo do princípio já utilizado pelo governo frente ao requerimento da companhia *Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará*, baseada no seguinte princípio: Não podem prejudicar-se duas estradas desde que tenham pontos de partida diversos, com objetivos diversos. Dessa forma, como o ponto de partida do ramal da estrada do Carangola nesta província era a estação de São Eduardo. E, ponto terminal dele, o lugar chamado Duas Barras, à margem do rio Itapemirim, na distância de 12 km da Villa do Cachoeiro, ao passo que a estrada de ferro reclamada pela *Estrada de Ferro do Carangola* tinha como seu ponto de partida a Villa do Cachoeiro e os pontos terminais estavam no ribeirão do Alegre e na Barra de São João do Rio Castello, sendo inteiramente divergentes os pontos de partida e os objetivos de cada estrada. Baseado nesse princípio, o juiz indeferiu o embargo requerido pela companhia *Estrada de Ferro do Carangola*. Após conseguir dar continuidade às obras, devido ao fracasso da Companhia Estrada de Ferro do Carangola tentar embargar a construção, o engenheiro Guilherme Greenhalgh informou à Assembleia Legislativa que se achavam empregadas no trabalho daquela estrada cerca de 800 pessoas e que as obras avançavam, não poupando esforços e com a necessária solidez, demonstradas como estava o andamento das obras. Segundo o relatório de 5 de outubro de 1886, da Assembleia Legislativa, a situação da linha férrea era a seguinte:

TABELA 13 - LINHA PRINCIPAL – TRABALHOS REALIZADOS NA ESTRADA DE FERRO CACHOEIRO-ALEGRE/CASTELO ATÉ OUTUBRO DE 1886

Locados	30 km
Roçada e derrubada	30 km
Leito preparado	25 km
Boeiros capeados de diversas dimensões, incluindo duplo	30

(continuação)

Ditos abertos também de diversas dimensões	22
Pontilhões de 7 a 15m de vão	11
Ponte de 12m de vão	1
Ponte de 17m de vão	1
Muro de arrimo (metro corrente)	96

Fonte: Relatório Assembleia Legislativa Provincial, 05 de outubro de 1886.

TABELA 14 - RAMAL DO CASTELO

Locados	14 km
Roçada e derrubada	7 km
Leito preparado	3,5 km
Boeiros capeados	2
Boeiro aberto	1

Fonte: Relatório Assembleia Legislativa Provincial, 05 de outubro de 1886.

Além desses, outros trabalhos estavam em andamento, como a ponte sobre o Rio Itapemirim, outra sobre o rio Bananal e um pontilhão sobre 5º ramal do Castello. A estação do Cachoeiro estava quase concluída e a estação de Duas Barras em andamento.

Um ano após o lançamento o início das obras da estrada de ferro foi inaugurado a locomotiva Itapemirim e, em 11 de maio de 1887, a convite dos empreiteiros, doutores Figueiredo e Praxedes, foi feito um passeio até a estação de Mattosinhos, pouco além das Duas Barras e nas proximidades do entroncamento do ramal do Castello.

Após aproximadamente 19 meses foi anunciada a inauguração da estrada de ferro no mês de setembro de 1887, ligando Cachoeiro de Itapemirim, Castelo e o Alegre.

3.3 A Estrada de Ferro Caravelas

O jornal O Cachoeirano publicou, em outubro de 1887, no artigo intitulado *A Estrada de Ferro*, o extrato do relatório do Inspetor de obras públicas e engenheiro fiscal da

província, doutor Gabriel Emílio Costa, de 10 de setembro de 1887, com a descrição da estrada de Ferro Caravelas. Segundo o relatório, a estrada partia da margem direita do rio Itapemirim na Villa do Cachoeiro. Posto final da navegação do rio Itapemirim, a estrada de ferro margeava até o quilômetro 4, onde atravessava o ribeirão de São Felipe sobre uma ponte de 12m de vão e 6m de altura, obra de alvenaria e ferro (O Cachoeirano, 9 de outubro de 1887).

As margens do rio eram muito acidentadas e, com um grande número de córregos que nele deságuam pelos quatro quilômetros de extensão, encontraram-se dificuldades no desenvolvimento da linha, obrigando a criação de construções difíceis. Sobressaindo nesses quilômetros grandes cortes em rocha, sendo uma de 10m de altura e 160m de comprimento, outro de 200m de comprimento, 6m de altura e dois outros de menor proporção; duas pontes de 6m de vão, outra de 7,5m, um viaduto de sete vãos de 10m cada um, vigas de ferro e um desvio d'água em alvenaria de cimento com 130m de comprimento e, finalmente, três grandes muros de sustentação com o comprimento total de 83,80m e altura média de 4,80m.

Do quilômetro 4 em diante, a linha sobe um pequeno córrego até o quilômetro 7 e atravessa uma garganta secundária, vindo ao quilômetro 12 margear novamente o Itapemirim até o quilômetro 16, ponto onde se acha a estação Matosinho (A estação Mattosinhos é um edifício elegante menor que a estação de Cachoeiro, construída com tijolos dobrados sobre alicerces de alvenaria) – entroncamento do ramal do Castello.

De Mattosinhos até o quilômetro 26 a estrada segue em terrenos acidentados, havendo bastantes cortes em pedra e grande número de pontilhões e bueiros. No quilômetro 26, a ponte do Bananal em ferro de 17m de vão livre – é a divisa da segunda seção da linha do centro. Essa seção com extensão de 23,5 quilômetros é toda de mata virgem, pertencente a particulares.

Contém essa seção alguns cortes em rocha e quatro pontes com vigas de ferro, sendo duas de 10m de vão, uma de 12m e outra de 14m e grande número de pontilhões e bueiros, além de possuir essa seção bonitos alinhamentos, destacando-se uma tangente de 1,800m. (Idem)

A estação terminal denominada Alegre, segundo a opinião do engenheiro fiscal Gabriel Emilio Costa, não foi bem escolhida porque não se achava no Alegre e sim

numa distância de uma légua e meia daquela vila. Ficou, segundo o projeto aprovado pelo governo provincial, situada em terras pertencentes a Vicente Ferreira de Paiva, terras banhadas pelo córrego do Pombal, parecendo para o fiscal que essa seria uma denominação mais natural para a estação. Esse fato gerou um descontentamento a população da Vila do Alegre, que ansiava pela ligação da Estrada à vila, fato que só ocorreu quando a *Estrada de Ferro Caravellas* foi transferida para a Leopoldina, que concretizou a ligação da estação de Pombal com Alegre até chegar a Espera Feliz. Para chegar a Alegre foi necessária uma complexa obra de engenharia para transpor uma região montanhosa – a construção de um túnel, podendo essa barreira ter sido um dos dificultadores quanto à construção da Caravellas, que queria uma estrada barata e obras muito complexas tornavam a construção demasiadamente cara.

O Ramal do Castelo atravessou o rio Itapemirim por uma ponte de dois lances de 38,5m cada um, seguiu pelo vale do Castelo margeando a sua direita. Essa ponte, solidamente construída em cantaria lavrada, é uma obra elegante e muito honra a perícia, tanto do digno fiscal da companhia, como a dos empreiteiros. O pilar central todo de cantaria de primeira classe é fundido sobre rocha e, segundo informações dos empreiteiros, tem além abaixo do rio profundidade de 1,50m nas águas mínimas. As vigas de ferro são sistema americano.

Em terreno muito acidentado foi desenvolvido o ramal do Castelo, numa extensão de 21 quilômetros e com afastamento médio das margens do rio de dois a três quilômetros. A estação do Castello, em posição e logar de acordo com o projeto aprovado pelo governo, é do mesmo tipo da estação de Alegre e está construída nas mesmas condições daquela em alicerces de alvenaria e paredes de tijolos dobrados. Resumindo, tem-se a estrada: do Cachoeiro ao Alegre (49 quilômetros) e de Mattosinhos ao Castelo (21 quilômetros). Ao todo, são 70,5 quilômetros;

Nos mais serviços tem a estrada: alinhamento reto, 48,5 quilômetros; curvas, 22 quilômetros; alinhamentos, 30,198 quilômetros; em declive, 40,302 quilômetros; quatro estações, 7 pontes de ferro, sendo: a com 2 vãos de 38,5m cada um, 1 com 17m, 1 com 14m, 2 com 12m e 2 com 10m; e, ainda, um viaduto com 70m de comprimento e 7 vãos com 10m cada um;

Em pontes e pontilhões de madeira tem: 3 com 7m, 3 com 6m, 2 com 5m, 8 com 4m, 6 com 3m e 2 com 2m;

Bueiros abertos são 26 com 1,5m, 15 com 1m, 7 com 0,70m, 4 com 0,60m, 9 com 0,50m. Bueiros capeados: 1 com 0,60m, 12 com 0,50m, 16 com 0,40m e um bueiro duplo, 4 giradores, 4 caixas d'água sobre colunas de ferro com capacidade para 4m cúbicos d'água cada uma;

Material rodante: 3 locomotivas de Baldwin de 3 eixos conjugados e peso de 27 toneladas em serviço; 1 carro de luxo, 2 mixtos, 2 de segunda classe, 2 carros de correio e bagagem, 18 vagões fechados para mercadorias, 1 fechado para material explosivo, 1 para animais, 2 para madeiras e 6 de lastro. Para Gabriel Emilio, os carros de passageiros eram de um luxo excessivo para uma estrada de pequeno percurso, só admissível em estradas de 1ª ordem e, por isso, a companhia merecia elogios, pois estava visando a comodidade dos passageiros.

Os trilhos desta estrada são de aço Bessemer, tipo vignole, e os aparelhos telegráficos de Morse, impressores; os dormentes são de madeira de lei.

No seu relatório, após descrever todas as características da Estrada de ferro do Cachoeiro do Itapemirim, Gabriel Emilio da Costa fez a seguinte análise:

A Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Espírito Santo e Caravelas concessionaria da Estrada de Ferro do Cachoeiro do Itapemirim, elevou a categoria da estrada, e deu-lhe direito e aspiração de linha de interesse geral, mas não consta que haja plano algum formado para a direção de um prolongamento até Vitória, ou a outro qualquer ponto do litoral, que possa facilitar aos produtos [sic] e exportação; e sem uma ligação com o ramal da Leopoldina ao Valle do Manhuassú de um lado com a cidade de Victória de outros, é difícil que deixe de ser ella [sic] um encargo demasiadamente pesado para a província (O Cachoeirano, 9 de outubro de 1887).

Analisando o relatório apresentado podemos constatar que, após um ano e nove meses do início dos trabalhos (janeiro de 1886), a estrada de ferro Caravelas estava pronta para ser inaugurada, merecendo elogios do inspetor à qualidade do material rodante com características superiores ao que se esperava de uma ferrovia do porte da Caravellas, especialmente o vagão de passageiros. Contudo, segundo Gabriel Emilio, a administração deveria alertar os passageiros sobre o cuidado de não se debruçar nas janelas por causa da largura dos vagões, que poderiam passar muito próximos aos cortes feitos em alguns trechos do terreno. Outra questão que chamou a atenção no relatório é a indicação da necessidade da interligação da estrada de

ferro Caravelas ao ramal da Leopoldina ou uma ligação até Vitória, não estando sinalizado um plano de prolongamento da linha. Sem essa expansão, a viabilidade econômica da linha poderia ser comprometida. Além disso, a ligação de Cachoeiro com o Porto de Itapemirim ou com a Capital do Espírito Santo era uma demanda constante dos produtores da região.

Concluídos os trabalhos de construção da estrada de ferro do Cachoeiro ao Alegre e Castelo, foi anunciada a inauguração da estrada de ferro para os dias 7, 12 e 15 de setembro de 1887, mas, de fato, aconteceu no dia 16. Os trabalhos da assembleia provincial que deveriam encerrar-se no dia 9 e o naufrágio do cruzador Imperial Marinheiro ocorrido nas proximidades do Rio Doce na madrugada do dia 7, retardaram a saída do s. ex. o Sr. Dr. Antonio Leite, presidente da província. No dia 15 de setembro, às 10h30min, chegou o presidente da província com sua comitiva, tendo diversas pessoas e a banda de música *Estrela do Norte* ido ao encontro de s. ex. à entrada da Villa (a Província do Espírito-Santo, Victoria 27 de setembro de 1887). A inauguração da estrada de ferro Caravellas se transformou em um verdadeiro evento para a região sul do Espírito Santo. Durante vários dias, os jornais da região e da capital anunciaram com antecedência a expectativa da inauguração. Quando o presidente da província chegou a Cachoeiro, a festa só não foi maior pelo atraso devido aos motivos enumerados anteriormente.

O Sr. Dr. Antonio Leite se hospedou na casa de residência do Sr. Dr. Moraes, juiz municipal. Depois de conferenciar com os presidentes da câmara municipal e do Grêmio, resolveu que na tarde desse mesmo dia se efetuassem as inaugurações da casa do mercado e do edifício destinado ao Grêmio e escolas primárias. A inauguração do mercado ocorreu às 18 horas e contou com uma grande presença do povo, entre a harmonia da banda de música *Estrela do Norte* e o estourar de bombas e girolandas. Às 19 horas foi recebido pela diretoria do Grêmio, tomando assento à mesa no lugar de honra que lhe foi conferido proferindo um belo discurso (a Província do Espírito-Santo, Victoria 27 de setembro de 1887).

No dia 16 de setembro de 1887, às 8 horas, achavam-se na estação com as pessoas da comitiva, onde se reuniu grande parte da população da Villa. Ali aconteceu a benção inaugural, ministrada pelo vigário, padre Sampaio de Mello, e logo após foi oferecido pelos Drs. Figueiredo e Praxedes aos senhores Drs. Horta de Araújo e Simão Soares uma lâmina de ouro com a inscrição comemorativa de

agradecimento da empresa construtora pelos relevantes serviços prestados (A Província do Espírito-Santo, Victoria 27 de setembro de 1887).

As 10h30min o trem inaugural saiu da estação, no meio de estrepitosas aclamações, passando pela fazenda e Morro Grande às 11h30min, chegando à Estação de Mattosinhos às 11h50min, de onde partiu às 12h. Às 12h25min passava pelas fazendas de São João da Matta e Bananal; às 13h15min pela Valla do Souza e às 13h45min chegou à Estação do Alegre, onde foi oferecido um *lunch*, durante o qual ocorreram diversos brindes. Entre eles, destacaram-se:

- Do Sr. Dr. C. de Moraes, ao município de Cachoeiro e em seu nome à s. ex. o Sr. Dr. A. Leite, presidente da província, em agradecimento a sua vinda.
- Do Sr. Dr. R. Batista, ao exm. Sr. desembargador A. J. Rodrigues, ex –presidente da província, que inaugurou os trabalhos da E. de Ferro.
- Do Sr. Dr. Horta de Araújo, ao Capitão H. Deslandes e ao Visconde de São Salvador de Mattosinhos. Salientou os serviços prestados por Deslandes, iniciador e tenaz propugnador da ideia que, para muita gente, não passava de imaginação exaltada e que se tornava realidade, graças a esses dois nomes. Nessa ocasião, o Sr. Horta de Araújo leu a carta enviada pelo capitão H. Deslandes em 6 de setembro de 1887, pedindo desculpas para a população por não poder participar da inauguração da ferrovia. Essa carta foi publicada em 1887 no jornal *O Cachoeirano*.

Exm. Amigo Sr. Dr. Horta de Araujo.

Os meus muitos afazeres estão causando-me nesse momento ferro, cujo sybilo civilizador vai acordar os echos adormecidos da mais importante inexprimível pezar [sic], por que me privam de ir assistir à inauguração da primeira estada de zona agrícola dessa província.

A estrada de ferro do Cachoeiro ao Alegre e Castello.

E o amigo compreenderá bem toda extensão do meu pezar [sic].

A essa estrada de ferro, que é também o primeiro passo para o progresso real e effectivo [sic] dessa província, tenho associado uma porção tal de minha alma de brasileiro, da minha atividade nunca recusada ao bem estar de minha pátria, que não posso deixar de me sentir comovido com a ideia de vê-la levada ao seu desiderattum; e sirva isto de protesto contra os palriolas que, talvez à mingua de companheiros taxam sempre de utopia aquillo [sic] que excede as forças de seu espírito.

Quando outra gloria não me caiba. (desculpe a franqueza) poderei ao menos dizer como Moyses - *Não cheguei, mas apontei aos Hebreus do progresso a terra da promessa nessa província.*

Queria a meu amigo, portanto, juntar às sua as minhas congratulações no festim do dia 12 e transmitti-las aos cachoeiranos pelo evento que a inauguração da estrada de ferro recordará sempre aos pósteros como o

início de uma era nova para província à cuja cauza [sic] ligou seu nome tão notável o benemérito Sr. Visconde de S. Salvador de Mattosinhos.

Antecipadamente agradece e abraça-o o amigo velho. “Henrique Deslandes Rio, 6 de setembro de 1887.” (O Cachoeirano, 25 de setembro de 1887).

O Capitão Henrique Deslandes não esteve presente nas festividades de inauguração da estrada de ferro, mas foi figura presente não somente na leitura da carta enviada prestando suas homenagens, mas como ele mesmo cita, foi quem esteve no início da concepção da linha e mesmo não sendo o responsável pela conclusão do primeiro trecho ferroviário, sua memória está ligada nos registros oficiais e jornais da época como o homem de visão que empreendeu em construir a Estrada de ferro Caravelas.

Às 14h15min partiu o trem de volta para o Cachoeiro, chegando a Mattosinhos às 16h. Ali foi oferecido um *lunch*, sendo feito vários brindes de agradecimentos. Às 17h10min, o trem saiu de Mattosinhos, tendo atravessado a grande ponte de ferro sobre o rio Itapemirim, no ramal do Castello, onde s. ex. desceu para apreciar essa magnífica obra de arte. Seguiu o trem para a Villa às 17h25min e chegou à estação às 18h15min.

Às 7h15 da manhã do dia seguinte, seguiu o Dr. Antonio Leite em trem especial para Castello, juntamente com algumas pessoas de sua comitiva e outros convidados; às 8h chegou a Mattosinhos, de onde partiu às 8h55min. Às 9h20min encontraram o trem que vinha do Castello com a banda de música do Centro, fazenda pertencente ao Sr. Manoel Mouta; às 10h15min passaram pelo arraial de Santo André e às 10h50min chegaram à estação do Castello, onde o Sr. inspetor de obras públicas declarou inaugurado o tráfego do ramal e levantou *vivas* aos castelenses e a s. ex. o Sr. Dr. Presidente da província, os quais foram entusiasmadamente correspondidos.

Às 11h12min partiu o trem de volta para a Villa do Cachoeiro, chegando a Mattosinhos às 12h12min, onde foi oferecido um almoço. Mais uma vez, foram erguidos diversos brindes: como feitos pelos senhores: Dr. Didimo, chefe de polícia, aos drs Figueiredo e Prexedes pela execução da obra; Dr. R. Baptista aos mesmos; Dr. Geraldo Amorim ao Sr. comendador Ribeiro Almeida; Dr. Gabriel Emílio aos engenheiros da empresa; Dr. A. Leite ao pessoal técnico da Estrada de Ferro; Dr. C. de Moraes aos Sr. desembargador Rodrigues, ex-presidente da província; do Sr. Dr.

Praxedes ao presidente da província e o Dr. Chefe de polícia; do Dr. Baptista ao Sr. Gabillo, subempreiteiro.

À 13h20min partiu o trem especial para a Villa do Cachoeiro, chegando às 17h. Às 19h horas seguiu o Sr. Dr. Antonio Leite e sua comitiva para a fazenda do Ouvidor, de propriedade do major Joaquim Pinheiro, de lá para embarcar da barra do Itapemirim, retornando para Vitória no dia 19 de setembro.

Os festejos duraram três dias. O primeiro começou com a chegada do presidente da província e início das festividades do Grêmio. No segundo, ocorreu inauguração do trecho ferroviário entre Cachoeiro a Alegre, comparadas em todas as estações da ferrovia. No terceiro dia foi inaugurado o trecho Cachoeiro a Castelo. Em todas as paradas, a comitiva do presidente da província foi recebida por fazendeiros, políticos, comerciantes, religiosos e populares, erguendo-se brindes especialmente a políticos, empresários e empreiteiros que tiveram ligação com a implantação da ferrovia. Grande era o anseio da população da região quanto ao funcionamento da estrada de ferro, principalmente no que tange às tarifas e quanto elas pesariam sobre o frete dos transportes, em especial o frete do transporte sobre sacas de café.

O jornal *A Folha de Vitória*, de 19 de setembro de 1887, traz uma matéria na primeira página dando ênfase à inauguração da estrada de ferro do Cachoeiro, assinalando o dia 16 de setembro como um marco na história espírito-santense, graças à dedicação e ao patriotismo de um ilustre brasileiro, interessado sempre pela grandeza de sua pátria – essa matéria engrandece o Visconde de São Salvador de Mattosinhos. Além dos elogios ao visconde, a matéria traz também um anseio que o Sr. Visconde de São Salvador fosse à capital, Vitória, para ficar certo das condições e vantagem que oferecia o porto a sua empresa e os incalculáveis lucros que poderiam auferir com o prolongamento dessa estrada ao Porto Velho em razão da extensa zona a percorrer, em maior parte povoada por colonos ricos e lavradores abastados, muito desejosos de meios rápidos de transporte para seus produtos. Segundo o jornal, o Visconde de Mattosinhos, gozando de boa reputação e crédito, se animou a por sobre os ombros a fatura da Estrada de ferro do Cachoeiro do Itapemirim ao Alegre, cuja inauguração tinha acabado de ocorrer, poderia levar adiante a ideia de prolongamento da via férrea até a capital (*A Folha de Vitória*, 19 de setembro de 1887).

O periódico aproveitava o momento da inauguração para prestar homenagens ao Visconde de Mattosinhos e para levantar a questão da ligação de Cachoeiro de Itapemirim até Vitória, trazendo para o porto da Capital a produção do café que era levada ao porto de Itapemirim e depois à praça do Rio de Janeiro. Segundo o periódico,

Estamos em uma época de transição, em que rapidamente vai-se extinguindo a escravidão ao choque das ideias contemporâneas; portanto precisamos atrair elementos, novos taes [sic] como a emigração espontânea, que não virá em maior número sinão [sic] quando tivermos estradas que facilitem as distâncias, e estreitem laços de comunhão social; (A Folha de Victoria, 19 de setembro de 1887).

O primeiro trecho construído de estrada de ferro Caravelas abre espaço, anseios e discussões sobre os rumos da história ferrovia no Espírito Santo. O que ia acontecer com a linha recém-inaugurada ainda era um desafio.

O desafio estava principalmente na expectativa de a ferrovia ser lucrativa, visto que ela ligava a região do Vale do Itapemirim a Cachoeiro, mas a chegada das cargas até as estações ainda eram feitas em tropas bem estruturadas e que, dependendo do preço do frete, muitos fazendeiros ainda optariam por permanecer utilizando essa forma de transporte para continuar fazendo suas operações. Outra preocupação era se o fluxo de passageiros movimentaria de forma suficiente as ferrovias. Uma questão a ser considerada foi a não ampliação da ferrovia até o porto de Itapemirim, o que fazia com que o escoamento da produção ainda dependesse do transporte fluvial para que a carga chegasse ao porto ou a utilização das tropas. Todos esses desafios, além do próprio custo da ferrovia, refletem nos resultados apresentados no seu primeiro ano de funcionamento.

Após um ano da inauguração da estrada de ferro, a situação era preocupante e muito aquém das expectativas criadas no momento de sua inauguração, inclusive por conta de uma possível expansão. Do período de 16 de setembro até 31 de dezembro de 1887, segundo relatos do jornal o Cachoeiro de 16 de setembro de 1888, a cada quilômetro a companhia por gastou 22:290\$310; no mesmo período, a receita média por quilômetro foi de 319\$523 e a despesa de 410\$614, havendo um déficit. A província devia à companhia a quantidade de 160:943\$489 relativo aos juros de 7% sobre 1.250:000\$000 desde 18 de junho de 1886, como previa a garantia do contrato. Também existia a queixa do jornal que a empresa que investiu

seus capitães na construção da estrada não estava lhe dando o desenvolvimento esperado na região, havendo uma grande desilusão entre os homens da lavoura, esperando que a companhia reorganizasse os serviços de transporte da estrada, acertando os preços das tarifas por não haver harmonia entre os preços que pagam pelo transporte do Alegre para a corte, do Castello, Valla do Souza e Mattosinhos conforme os números abaixo.

TABELA 15 - TABELA SACA DE CAFÉ DE 60 QUILOS

Local		Frete da E. F	E. mar e fluvial.	F. até a corte
Alegre	50kg	2\$100,+	1\$700 =	3\$800
V. Souza	38kg	1\$600	1\$900=	3\$500
Castello	38kg	1\$600	1\$600=	3\$200
Mattosinhos	16kg	\$800	1\$600=	2\$400

Fonte: Jornal o Cachoeirano. Cachoeiro de Itapemirim, 16 de setembro de 1888.

A queixa dos fazendeiros, conforme apresentado na tabela 15, é que a tarifa era invariável, porém, o mesmo não acontecia no transporte fluvial e marítimo. Vemos que de Valla do Souza e Castello, que ficavam distantes de Cachoeiro a mesma distância de 38 quilômetros, os fazendeiros pagavam mais 300 réis de diferença do transporte marítimo e fluvial, e que o transporte do Castello e Mattosinhos, que ficavam o primeiro a 38 quilômetros e o segundo a 16 quilômetros, possuía o mesmo valor da tabela de 1\$600 no frete da estrada de ferro, não havendo equidade entre os valores cobrados.

Outra queixa recorrente era quanto à importação, ocorrendo erro da companhia quando fazia o despacho da corte com grande número de mercadorias, ao embarcar para o mesmo indivíduo. Esse erro consistia em arredondar as parcelas para fazer a soma total, que daria certamente um prejuízo no final de contas para o consumidor, que pagaria muito mais do que lhe era exigido legal e regularmente; se o arredondamento fosse feito no total, a lesão maior seria de poucos réis e não de mil réis, como costumava acontecer.

Muitas eram as reclamações sobre o funcionamento da ferrovia. Uma das queixas era que a companhia, além de olhar para seus interesses, também deveria olhar os interesses dos pontos principais por onde a sua via férrea corria e, assim, é que devia favorecer igualmente tanto a Castello, como a Valla do Souza, como a Alegre, a Mattosinhos e a Cachoeiro. A queixa dos produtores agrícolas era baseada na insatisfação de não ter uma regularidade e proporcionalidade nas tarifas, estando sujeitos aos preços impostos pela companhia, o que gerava uma sensação de ilusão por diversas vezes no tocante ao preço do transporte e que a companhia queria, sob qualquer pretexto, elevar o valor do transporte marítimo e fluvial.

No dia 11 de setembro de 1888 aconteceu uma reunião de lavradores do Castello por convite dos senhores Francisco Vieira de Almeida Ramos, Conrado Vieira Machado e Bernardo de Almeida Ramos. Entre os objetivos dessa reunião estava assinar uma representação ao presidente da província mostrando a conveniência da revisão geral das tarifas provisórias da estrada de ferro, principalmente nos fretes do café e do sal; outra ao presidente da Companhia de Navegação e F. Espírito Santo e Caravellas, declarando ser vontade dos signatários o pagamento por frete direto de um saco (de 60 quilos) com a importância de 2\$800; outra ao chefe do tráfego, mostrando a conveniência por parte da lavoura na mudança do horário de partida dos trens da estação para 9 horas da manhã.

A Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Espírito Santo e Cavavellas publicou no mesmo jornal, no dia 16 de setembro de 1888, um aviso com os novos preços por saco de 61 quilos (peso bruto) até o Rio de Janeiro, numa tentativa de atender e atrair o comércio da lavoura cafeeira. Os preços ficariam estabelecidos da seguinte forma: da estação do Alegre, 3\$600; da Valla do Souza, 3\$340; do Castello, 3\$040; e de Mattosinhos, 2\$300. Apesar de ter diminuído o valor do frete, ainda não alcançava os 2\$800 solicitados pelos cafeicultores do Castelo. O preço era do ponto de embarque ao Rio de Janeiro, pois a Companhia atuava no transporte ferroviário, fluvial e marítimo, fazendo uma integração entre a estação de embarque a Cachoeiro de Itapemirim. Depois, o transporte era feito em pequenos vapores de Cachoeiro de Itapemirim ao porto de Itapemirim e de lá era levado para o porto do Rio de Janeiro.

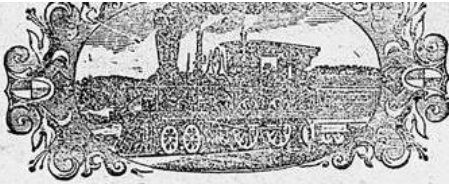
Quanto ao horário, logo que a estrada de ferro começou a funcionar, passou a receber algumas reclamações para que fosse alterado o horário provisório para o

tráfego da estrada de ferro. O pedido era que, em vez de partirem os trens para o Alegre e Castelo nos mesmos dias – terças, quintas e sábados, o serviço do tráfego deveria ser feito em um dia para Alegre e em outro para o Castelo, alternadamente, e que para Mattosinhos deveria haver trem diariamente. O horário provisório da estrada de ferro entre as estações de Cachoeiro, Mattosinhos, Alegre e Castelo era o seguinte:

O trem do Cachoeiro ao Alegre partia às 6 horas, chegava a Mattosinhos às 7h e ao Alegre às 08h55min; o trem do Alegre partia às 09h25min, chegava a Mattosinhos às 11h05min e ao Cachoeiro às 15h15min; o trem do Castelo partia às 15h45min, chegava a Mattosinhos às 16h50min e ao Cachoeiro à 18h10min. Todos os trens tinham a parada de 30 minutos em Alegre e Castelo e de 15 minutos em Mattosinhos.

A queixa estava relacionada ao fato de não ter viagens todos os dias e também ao fato que aqueles que tinham que resolver negócios (especialmente em Castelo) ficavam prejudicados, pois o trem primeiro fazia a viagem de ida e volta para Alegre e somente no final da tarde se dirigia a Castelo.

A companhia justificava que dispunha, naquele momento, só de uma locomotiva, porque a outra estava ocupada nos trabalhos ainda necessários para inteira segurança da linha. Também alegava que a linha férrea não estava convenientemente consolidada, de modo a oferecer garantias da execução do horário provisório. Podemos observar um choque de interesse: de um lado, os usuários que não estavam satisfeitos com o serviço ofertado e a falta de trens para cobrir os dois percursos Cachoeiro/Alegre e Cachoeiro/Castelo; do outro, a Companhia, que argumentava sobre as dificuldades de consolidação da linha. Tentando abrandar os questionamentos, em outubro de 1887 a companhia anunciou um novo horário, tentando atender os interesses do público, conforme a seguir.



ESTRADA DE FERRO DO CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

HORARIO PROVISORIO

(PRINCIPIA A VIGORAR NO DIA 11 DE OUTUBRO)

Trens do Cachoeiro ao Alegre ás segundas, quartas e sextas.
Trens do Cachoeiro ao Castello ás terças, quintas e sabbados.

C. A. Cachoeiro ao Alegre
A. C. Alegre ao Cachoeiro
C. C. Cachoeiro ao Castello
C. C. 2 Castello ao Cachoeiro

	MANHÃ				TARDE	
	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA	CHEGADA	PARTIDA
C. A. — Cachoeiro..		8	9	9.20		
Mattosinhos			11.30			
Alegre				12		
A. C. — Alegre					2.10	2.30
Mattosinhos					3.30	
Cachoeiro..						
C. C. — Cachoeiro..		8	9	9.20		
Mattosinhos			10.35			
Castello				11.5		
C. C. 2 — Castello					12.20	12.50
Mattosinhos					1.50	
Cachoeiro..						

O chefe do trafego

R. H. BAPTISTA.

Figura 2 – Anúncio com horário dos trens

Fonte: O Cachoeirano, 9 de outubro de 1887.

Conforme consta no horário publicado, a Companhia Estrada de Ferro do Cachoeiro do Itapemirim procurou atender as reivindicações, alterando o horário dos trens para saídas de dias intercalados de Cachoeiro para Alegre e de Cachoeiro para Castello, constando o horário de saída da estação do Cachoeiro às 8h em ambos os percursos.

A estrada de ferro foi passada ao Lloyd Brasileiro. A essa empresa tinha sido solicitada autorização (pelo Almirante Barão Jaceguay, em 1886) para atividades de uma companhia de navegação com o nome de Empresa Transatlântica Brasileira,

que visava instituir duas carreiras regulares de serviços transatlânticos, uma com operação no Norte da Europa a partir de Santos. Esse projeto foi aprovado oficialmente em Novembro de 1888, mas a Companhia não teve acesso à promulgação da lei, devido à queda do imperador D. Pedro II, consequência do fim da Monarquia no país. O Barão propôs ainda a junção a sua Companhia, de outras pequenas companhias que operavam nos serviços fluviais e de cabotagem marítima, sendo aproado através do Decreto-Lei de 19 de Fevereiro de 1890. Assim, o Lloyd Brasileiro foi estruturado com a junção da Empresa Transatlântica Brasileira, ainda em formação e de quatro outras firmas, a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor e a Companhia Nacional de Navegação a Vapor. Juntam-se, ainda, duas empresas menores, a Companhia Progresso Marítimo e a Companhia de Navegação da Estrada de Ferro Espírito Santo a Caravelas. E, em 1891, foram agrupadas mais 3 firmas menores: a Companhia Bahiana de Navegação, a Companhia Paraense de Navegação e a Companhia Brasileira de Estradas de Ferro e Navegação. A guerra civil de 1893 provocou perdas de várias ordens, pelo que o Governo nacionalizou a Companhia a partir do ano seguinte à guerra e na continuação de gravíssimas dificuldades financeiras, a opção foi a declaração de banca rota em 1899.

Em 27 abril de 1898, por força da escritura pública, foi dada sem a necessária permissão do governo do Estado, a Estrada de Cachoeiro de Itapemirim a The Espírito Santo and Caravellas Railway Company Limited com escritório em Londres, cuja permissão para funcionar em território brasileiro consta do dec. 2632, de 8 outubro 1897.

As novas tarifas cobradas pela E. F. The Espírito Santo and Caravellas Railway Company Limited causavam a insatisfação de alguns negociantes da região, a ponto de um deles, em 30 de agosto, enviar uma matéria ao jornal *O Cachoeirano* uma tabela constando um comparativo das antigas e novas tarifas dos fretes sobre os principais gêneros consumidos, que havia subindo onerando os consumidores em geral. Segue abaixo a tabela com os valores.

**TABELA 16 - PREÇO EM RAZÃO DE 1000 QUILOS EM CADA 1 QUILOMETRO DE TRÂNSITO
NA ESTRADA DE FERRO**

	Novas Tarifas	Antigas tarifas
Achas de lenha	200	100
Aguardente do paiz	800	200
Aguardente importada	900	300
Arroz sem casca	900	300
Arroz com casca	700	200
Artigos d'armarinho	900	700
Assucar	900	500
Bacalhao	900	500
Banha de porco	1.300	500
Cal	900	200
Calçados	900	700
Caldeiras	700	500
Carne fresca	1.300	700
Carne secca, fumada ou salgada	900	500
Cereal não denominado	700	500
Chumbo	800	500
Cimento	800	500
Comestíveis não denominados	900	500
Correntes de ferro	700	500
Drogas	1.300	1000
Enchadas	700	500
Encomendas	1.300	1.000
Fazenda em geral	1.200	700
Feijão	800	300
Ferramentas	800	500
Fouces	800	500
Fumo	1.300	700
Kerozene	1.300	700
Lenha	500	200
Louça	1.300	700
Madeiras aparelhadas para obras de marcenaria, carpintaria ou construção	500	200
Material de construção não denominado	200	100
Milho importado	700	200
Milho exportado	500	200

(continuação)

Pão	800	500
Phosphoros	1.300	800
Pipas vasias, calculo 80 quilos cada	800	700
Pólvora	1.300	900
Queijo estrangeiro	1.300	700
Queijo do paiz	900	500
Roscas	900	700
Sabão ordinário	900	500
Sacos vasios	800	500
Sal ensacado	900	500
Toucinho 900	900	700
Velas em geral	900	700
Vinagre	900	500
Vinhos	1.300	700

Fonte. O Cachoeirano, 04 de setembro de 1898.

O descontentamento era verificado também em relação ao frete do saco do Café, sendo o frete do Alegre no Rio de 6.000 réis e no tempo do Loyd era de 5.500 réis.

A estrada de ferro Caravellas, desde sua inauguração, apresentou uma série de questionamentos e insatisfação quanto à tabela de preços praticados, tornando muito oneroso para os usuários a utilização de seus serviços – principalmente o que tangia ao transporte de carga. A transferência da via do Loyd para a pela E. F. The Espírito Santo and Caravellas Railway Company Limited trouxe protestos de insatisfação, visto os preços praticados por essa companhia.

Em mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado, em 28 de setembro de 1901, o governador J.de Mello Carvallho Moniz Freire relatava que em cumprimento da lei n. 331, de 31 de outubro de 1899, tinha inovado o contrato pelo qual se regia a The Espírito Santo and Caravellas Railway, concessionária da Estrada de Ferro do Cachoeiro do Itapemirim. Segundo ele, o contrato era cheio de lacunas e de omissões, o que tornava a fiscalização da estrada impossível para o Estado, obrigando-o a pagar à empresa a garantia de juros de 7% (não em dinheiro, mas em títulos que, a seu turno, venceriam o mesmo juro pelo espaço de 30 anos, ao fim dos quais seriam resgatados pela empresa, se antes não houvesse sido por

conta do excedente de 8% da renda líquida da estrada) (ESPÍRITO SANTO- presidente, 1901 (José de Mello Carvalho Moniz Freire) Mensagem apresentada ao Congresso legislativo, 1901. P. 46-47).

A estrada tinha sido iniciada em 1886 e até 1893 foram pagos 488 títulos dessa espécie no valor nominal de um conto de réis cada um. A companhia concessionária havia apresentado, no ano de 1900, um requerimento para pagamento da mesma garantia, relativa ao período de 1898-1899, na importância de mais de 458:064\$744, o que elevaria a emissão daqueles títulos a 946 contos, com um serviço anual de juros de 66:220\$000. Com garantia de 30 anos e continuando essas emissões sucessivas, dentro de pouco tempo esse encargo estaria elevado a uma soma fabulosa, sobretudo tendo em vista que o capital garantido, que era de 1,250:000\$. O resgate pelo excedente da renda era uma cláusula morta, de sorte que, ao fim de alguns anos, a empresa estaria de posse de um capital muito superior ao da própria estrada. (ESPÍRITO SANTO- presidente, 1901 (José de Mello Carvalho Moniz Freire) Mensagem apresentada ao Congresso legislativo, 1901. P. 46-47).

Esse sistema de pagamento foi adotado pela legislatura provincial em 1883, na ideia que seria uma obrigação nominal, acreditando que a riqueza das zonas cortadas pela estrada de ferro serviria de estímulo para o levantamento de capitais, acarretaria uma despesa muito insignificante para os cofres da província durante os primeiros anos de funcionamento, substituiria a garantia direta, difícil de ser satisfeita pelo orçamento, mas ficaria eliminada pela própria renda da estrada, o que deveria dar margem para amortizar as emissões anteriores. A previsão dos primitivos concessionários não aconteceu, ficando a companhia em situação ameaçadora, porque, ao invés de receber o lucro de seu capital, recebeu títulos por sua natureza inegociáveis, representando uma capitalização forçada. (Idem p. 48)

O contrato de 14 de dezembro de 1900 reduzia a garantia de juros de 7% para 5%, pagáveis em moeda corrente; também assentou em bases seguras a fiscalização do Estado. Em virtude desse contrato, por não poder mais subsistir títulos de renda, o governo propôs e foi aceita a sua substituição por apólices de 6% da dívida do Estado, na razão de 50% daqueles, sendo 200 apólices para pagamento dos juros relativos ao período de 1893-1899, e 244 em troca dos 488 títulos anteriormente emitidos. Como a companhia tinha um pagamento a fazer ao Estado pela transferência do antigo contrato, na importância de 58:000\$ aproximadamente,

Moniz Freire mandou completar em dinheiro a liquidação do que lhe era devido de juros do referido período . (ESPÍRITO SANTO- presidente, 1901 (José de Mello Carvalho Moniz Freire) Mensagem apresentada ao Congresso legislativo, 1901. p. 48).

Essa operação liquidou a garantia até 1899 e, em vez dos 66:220\$ que teriam que despende anualmente com juros e títulos de renda, o encargo anual ficou reduzido em 26:640\$, soma muito inferior à exigida pelo serviço dos títulos emitidos até 1893, cuja verba orçamentária era de 32.750\$, apresentando uma economia anual de quarenta contos de réis.

O Loyd Brasileiro, antecessor da The Espirito Santo Railway e possuidor dos 488 títulos primitivos, havia aceitado o acordo que não havia sido consumada a devida conversão por depender da autorização do juízo, que estava sujeita a sua massa. A reclamação da The Espirito Santo Railway concernente ao período de 1893-1899 montava mais de 600 contos, que foram reduzidos à cifra citada de 458:064\$744, após a tomada de contas orientada pelo governo antecessor a Moniz Freire (Idem, p.49).

Na mensagem apresentada ao Congresso Legislativa na abertura da segunda sessão da quarta legislatura pelo Presidente de Estado José de Mello Carvalho de Moniz freire, em 02 de outubro de 1902, relata que liquidou o débito, emitindo mais 81 apólices, o que elevou a emissão total a 325:000\$000. Tendo notícia que essas apólices iriam para a praça do Rio de Janeiro como parte do acevo do Lloyd em liquidação, preparava-se para aproveitar a oportunidade de resgatá-las, a preço muito vantajoso como era de esperar. Mas infelizmente, por precipitação da praça, ao Estado chegou a sua notícia quando ela já era passada. E, graças à inovação do contrato celebrado com a Companhia The Espirito Santo Railway, então proprietária da Estrada de ferro, e a fiscalização eficaz por parte do governo, o ano prometia encerrar sem exigir o dispêndio de um real de garantia, pois que o primeiro semestre já acusava saldo de 40:015\$577, correspondente a 3.2% do capital garantido e, portanto muito superior à garantia de 5% anuais. A importância de 57:794\$472 teria que ser paga ainda no ano seguinte, por causa da diminuição do tráfego nos primeiros meses de 1901, motivado pela insignificância da safra 1900-1901 nas zonas servidas pela linha (ESPÍRITO SANTO- presidente, 1902 (José de Mello

Carvalho Moniz Freire) Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, 1902. p. 22-24).

A diminuição do tráfego na linha devido à queda da produção entre 1900 e 1901, impulsionada pela seca na região, fez com que o Estado ficasse com um significativo montante a ser pago como garantia. Essa garantia de juros existia desde o momento da autorização da construção da linha férrea e que, mesmo sendo substituída por apólices com 6% de juros, comprometia a renda do Estado que não atravessava um bom momento na sua economia.

No período entre 1901 e 1902, a arrecadação ficou abaixo do estimado pelo governo. Além de apresentar um déficit no seu orçamento, o Estado ainda pagou apólices da Estrada de ferro do Cachoeiro. Segundo Moniz Freire, “houve por consequência um excesso, superior a mil contos, da renda orçada sobre a arrecadada” (Moniz freire, p. 17, 1901). A situação da cafeicultura afetava diretamente a arrecadação, como também influenciava os rumos da estrada de ferro. E, com a queda do café, a ferrovia perdia receita, dificultando a manutenção do seu trecho.

O cenário da estrada de ferro, no tocante ao material rodante no final de 1901, conforme analisa em relatório apresentado à diretoria de obras empreendimentos gerais, o engenheiro civil A. Gonçalves Neves, fiscal da E. Ferro, afirmou que o material não era muito reduzido, mas estava quase todo impróprio para uma linha de fortes curvas e mal conservada. Carros que eram destinados ao serviço de passageiros tinham quatro rodas de base rígida e isso dificultava a passagem nas curvas. Essa característica de falta de manutenção na via férrea ocasionou vários acidentes relatados por jornais locais nos primeiros dez anos de funcionamento da estrada de ferro. Possuía a estrada quatro locomotivas americanas da fábrica Baldwin, tipo 6 rodas e classe 6-18 D, sendo que as de número 1, 2 e 3 trabalhavam desde a inauguração ao tráfego. Essas máquinas eram constantemente reparadas, devido não somente às más condições do leito como também a excessiva carga que transportavam, superiores, em geral, ao poder normal de tração das locomotivas desse peso. Todas as máquinas em serviço eram dotadas dos primitivos freios noção automáticos; a única que possuía freio moderno tinha sido despojada desse melhoramento. Foi necessário adotar, para o serviço, freios a vapor. Também foram necessários alguns equipamentos que faltavam na pequena

oficina de reparação, que possuía a estrada como um torno de fundição de bronze, um torno para rodas de locomotivas, uma prensa hidráulica para experiência na caldeira e uma máquina para pinos (O Cachoeirano, julho de 1902).

Segundo o relatório organizado pelo engenheiro Antonio Gonçalves Neves, relativo ao período entre 1900 e 1902, o quadro da ferrovia era o seguinte:

TABELA 17 – RECEITAS E DESPESAS

ANO	RECEITA	DESPESA
1900	138:635\$825	183:355\$243
1901	148:988\$634	178:996\$999
1902	228:078\$647	166:182\$400

Fonte: O Cachoeirano, 05 de abril de 1903.

Podemos observar que as despesas da Companhia progressivamente diminuíam e, em 1902, apresentaram um saldo positivo de 72:151\$092, fato que traz a perspectiva de prosperidade no trecho da estrada de ferro. Esse resultado positivo se repete e, em 1904, o Presidente do Estado Coronel Henrique da Silva Coutinho, em mensagem enviada ao Congresso Legislativo, relata que, segundo o telegrama dirigido à Diretoria de Obras pelo Engenheiro Fiscal da Estrada The Espírito Santo and Caravellas Railway Company Limited, o resultado do primeiro semestre relativo à estrada de ferro foi de 32:770\$997 de saldo; 3:660\$718 de imposto; 36:431\$715 de renda líquida total. Devido à fiscalização, o Tesouro do Estado não teria que depender de nenhuma quantia a título de garantia de juros, sendo provável que, ao contrário, teria que receber no fim do segundo semestre alguma soma (ESPÍRITO SANTO- presidente, 1904 (Henrique da Silva Coutinho Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, 1904. p. 29)).

Nos últimos meses do governo do Cel. Henrique Coutinho, foi contratado o advogado Jerônimo Monteiro, político e jurista natural de Cachoeiro de Itapemirim, que negociou uma dívida com o Banco do Brasil e contratou a venda das estradas Sul do Espírito Santo e Espírito Santo and Caravellas Railway à Companhia Leopoldina Railway. Essas duas ações lhe renderam prestígio para ajudá-lo a se tornar o sucessor de Coutinho (FRANCO, p. 53-54, 2013). A venda da Caravellas foi

feita através do Decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1897, e aviso n. 432, de 27 de dezembro do mesmo ano. Durante o governo de Jerônimo de Souza Monteiro, segundo mensagem dirigida ao Congresso Espírito-santense, ocorreu a rescisão do contrato da companhia Caravellas, sendo transferida para a companhia Leopoldina que, tendo pagado ao Estado a importância de 30:000\$000 no ato do contrato, seria indenizada da soma de 1.500 contos de réis em prestações baseadas na renda bruta da referida estrada.

Por esse contrato assinado em 12 de janeiro de 1908, desapareceu a obrigação de serem restituídas ao Tesouro as quantias pagas, a títulos de garantias de juros sobre o capital empregado nesse imóvel, comprometendo-se ainda a construir um ramal e o silêncio do estado na transação que julgavam ter sido feita sem transparência de linha férrea de penetração, da extensão aproximada de 70 quilômetros, no qual despendeu, em média, até a quantia de 30 contos de réis por quilômetro. O excedente desse limite seria pago pelo Estado, que se reembolsaria por prestações em porcentagem sobre a renda bruta do ramal.

A venda das ferrovias *Sul* e *Caravellas* trouxe descontentamento quanto ao valor:

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

A polêmica sobre essa alienação ultrapassou a fronteira do estado, ecoando no Congresso Nacional, particularmente no Senado. Algumas sessões foram marcadas por intenso debate, a venda da "Sul" foi lembrada quando o senador paraibano Coelho Lisboa, debateu junto ao senador João Luiz Alves, a respeito de uma possível oligarquia capixaba, influenciada por políticos mineiros (QUINTÃO, 2008, p. 123).

O senador justificava a transação ressaltando a impossibilidade do término das obras da Estrada de Ferro Sul, que havia sido iniciado durante o governo de Muniz Freire.

Eleito em 1892, elaborou um programa de governo voltado para a realização de seu projeto de desenvolvimento, tendo como ponto principal a transformação de Vitória num verdadeiro centro comercial e financeiro. Como uma condição para isto, previa a construção de duas ferrovias que canalizassem para a capital o café do estado e até de Minas Gerais, pois elas se ligariam à rede ferroviária mineira. Uma delas seria a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, que pretendia captar o café do sul, ligando Cachoeiro do Itapemirim a Vitória, e atravessar, no caminho, uma região onde o café se expandia com a colonização europeia... A ferrovia enfrentou oposição em Cachoeiro, onde se pretendia a ligação ferroviária com a Barra do Itapemirim, porto de embarque do café para Rio (SALETTI, 1996, p.30-1).

A construção foi difícil com custo elevado, porque a estrada atravessava uma região serrana, sendo necessárias importantes obras de engenharia, além da dificuldade de mão de obra.

[...] a despesa total calculava-se em 4.414:880\$276, sendo 1.566:707\$979 somente para o trecho entre Argolas e Viana, com previsão de um gasto de 23.193:344\$725 até completar o trajeto, que seria muito oneroso, pois a estrada subiria e desceria serras, demandando “obras de arte” (túneis e pontes) de custos muito (QUINTÃO, 2008, p.30-1)

O avanço desta estrada de ferro estava comprometido devido ao agravamento da situação financeira que se agravou entre 1899 e 1900. Com ocorrência de uma seca que fez cair à produção e o baixo preço do café. O governo contraía empréstimos no exterior e tudo sacrificava canalizando para a construção da ferrovia e em seu segundo mandato em 1902, Muniz Freire, chegou ao km 81, completando a metade do seu percurso e cessando a construção (SALETTTO, 1996, 32).

Além da queda do preço durante a segunda metade da década de 1890, observa-se na tabela a seguir queda da renda do Espírito Santo.

TABELA 18 - CÂMBIO MÉDIO, PREÇO DO CAFÉ (POR 10 KG) E RENDA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (EM CONTOS DE RÉIS)

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

Fonte. QUINTÃO LEANDRO, op.cit., 11;

Quando Coronel Henrique Coutinho assumiu o governo, o Estado atravessava sérios problemas financeiros herdados de administrações anteriores. Coutinho contratou o advogado e futuro sucessor Jerônimo Monteiro para ajudá-lo na condução dos negócios, encarregando-o da operação de consolidação de uma dívida vencida com o Banco do Brasil e a venda da Estrada de Ferro Do Sul do Espírito Santo à Leopoldina Railway (SALETTI, 1996, 33).

Essa companhia foi formada em 1898 por credores ingleses da antiga Estrada de ferro Leopoldina, a qual, por sua vez, havia sido criada em 1872 e, ao entrar na década de 1890, possuía 2.127,582 km de extensão de trilhos, através da compra de estradas menores, e uma dívida de 86.623:277\$776. Aos novos acionistas coube a herança de uma boa parte da malha ferroviária (aproximadamente 2.118 km), dos déficits e dos compromissos a serem cumpridos, bem como dos problemas que elas traziam, tais como a diversidade no diâmetro das bitolas, trechos mal construídos, material rodante (carros, vagões, locomotivas) em estado ruim, etc. Somente em 1907, com as finanças equilibradas, a companhia pode voltar a investir na expansão da sua malha ferroviária através da compra de outras vias, sendo uma das primeiras aquisições a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a Estrada de Ferro Caravelas. É interessante notar que só no Espírito Santo, afora o Ramal de Santo Eduardo, essa companhia investiu 30;053\$941\$648 em recursos, na compra e na expansão da sua malha. Em seguida outros ramais foram incorporados e a companhia tornou-se o maior complexo ferroviário privado do Brasil, chegando a alcançar, na década de 1930, mas de 3.000 km de malha, somente encampada em 1949 pelo governo Federal (QUINTÃO, 2008, p. 123).

Os trabalhos de expansão da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo foram oficialmente entregues no dia 27 de julho de 1910, concluindo o trecho de aproximadamente 82 km entre Matilde e Cachoeiro de Itapemirim, sendo inauguradas as estações de Engano, Guiomar, Vargem Alta e Soturno, em um total de 16.837:141\$466 gastos pela companhia para realizar a conclusão (QUINTÃO, 2008, p. 125).

Com a venda da Caravellas para a Leopoldina foi estabelecido, pela cláusula III do Decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, e respectivo contrato, um prazo para apresentação dos estudos de reconhecimento da ampliação do trecho ferroviário. O contrato não estabelecia prazo para término das obras, mas essa não deveria ser interrompida até a sua conclusão. O trecho da construção partia de dois pontos extremos – a parte da estação do Alegre para o arraial do Veado e, a partir do quilômetro 39, da linha de Santa Luzia do Manhuassú para o arraial do Veado (Relatório Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas. Dr. J. J. Seabra, 130).

Com a ampliação do antigo trecho da Caravellas, atendia-se a um antigo sonho de chegar a Minas e um anseio da população do Alegre de ligar a estação de Pombal, posteriormente chamada de Reeve, ao município de Alegre, o que não havia ocorrido no momento da construção entre 1886 e 1887, e que foi motivo para crítica quando o engenheiro fiscal Dr. Gabriel Emílio Costa apresentou o relatório sobre a estrada antes de sua inauguração. Posteriormente, em 1913, concluiu o prolongamento do ramal de Alegre até Espera Feliz, em Minas Gerais.

Depois de anos de prejuízo, a ferrovia havia, entre 1901 e 1903, apresentado resultados positivos, mas isso não foi suficiente para impedir a sua venda, pois o governo do Estado do Espírito Santo tinha planos mais ambiciosos e o objetivo de concretizar a ligação de Cachoeiro com Capital concluindo as obras da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Mesmo contestada a negociação articulada por Jerônimo Monteiro, a venda foi concretizada pela Leopoldina Railway. Se por um lado o sonho da ligação com a Capital e com Minas foi concretizado através das obras de ampliação, por outro a existência da Estrada de ferro Caravellas, que ligava Cachoeiro/Castelo/Alegre, ficou quase no esquecimento, sendo citada em poucas referências de autores que abordaram questões da economia, cafeicultura ou estrada de ferro Sul do Espírito Santo, apesar de ter sido um marco economicamente potencial da região Sul do Espírito Santo, em especial de Cachoeiro de Itapemirim.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho procuramos demonstrar que a *Estrada de Ferro Caravelas* surgiu num momento em que a cafeicultura se fortalecia no Sul do Espírito Santo. O primeiro trecho ferroviário construído foi na região entre Cachoeiro, Castelo e Alegre.

Na segunda metade do século XIX, com o incremento da produção cafeeira, a região sul do Espírito Santo obteve visibilidade pelo alcance da sua produção e exportação. Essa produção era escoada através do porto de Itapemirim e, para alcançar as embarcações que levavam o café até o Rio de Janeiro, tropas de burros e embarcações que cortavam o Rio Itapemirim no trajeto de Cachoeiro de Itapemirim até a Barra de Itapemirim eram encarregadas desse deslocamento. Vários foram os projetos apresentados na tentativa de implantar as primeiras ferrovias em solo capixaba até o início das obras do projeto proposto pelo Capitão Henrique Deslandes, saindo do papel um projeto que era um complemento do sistema de navegação que já ligava o porto de Itapemirim a Cachoeiro. Não foi apresentado na conclusão de seus trabalhos, em 1887, um plano de extensão dos trilhos até Itapemirim ou mesmo até Vitória.

A Estrada de Ferro Caravelas, que visava ligar Alegre, Castelo e Cachoeiro de Itapemirim, sofreu durante anos com contestações, pouco lucro, insatisfação dos usuários devido ao preço do frete. Apesar das dificuldades, a ferrovia marcou significativamente as localidades contempladas, intensificando o intercâmbio comercial e o movimento de pessoas. Cachoeiro de Itapemirim, por exemplo, vivia um processo de desenvolvimento comercial e agrário desde o final do século XIX e a ferrovia começou a ser utilizada na última década do século XIX – uma opção de transporte rápido e seguro das mercadorias e pessoas entre as cidades dotadas de estações ferroviárias como Cachoeiro, Mattosinhos, Vala do Sousa, Alegre, Conduru, Aracuí e Castelo.

Os Trechos originais da Estrada de Ferro do Cachoeiro, depois de transferidos para a Leopoldina, estiveram em funcionamento na maioria das paradas até a década de 1960. Seu abandono estava relacionado ao modelo de desenvolvimento adotado no Brasil dos anos de 1950, o qual privilegiava o transporte rodoviário, fato que acarretou a desativação de muitas ferrovias, que tiveram seus trilhos arrancados e

substituídos seus traçados por asfalto. Essa constatação pode ser feita no traçado da Estrada de ferro Caravelas: seus principais pontos de ligação foram sofrendo alterações até sua desativação total.

A estação de Pombal, que era o ponto final da linha original em 1887 (cujo nome foi alterado possivelmente quando a nova estação foi aberta em 1910 pela Leopoldina, para homenagear um engenheiro inglês que morreu em Matilde na construção da linha, de nome Reeve, logo foi aporuguesado para Rive), viu a suspensão do transporte dos passageiros no trecho Cachoeiro-Guaçuí no final dos anos 60 e foi erradicada em 26 de outubro de 1972.

A estação de Vala do Souza estava na linha entre Coutinho a Rive. Teve seu nome alterado para Sabino e, nos anos de 1940, voltou para Vala do Souza, cuja circulação de trens de passageiros continuou até 1967, tendo o nome do atual município Jerônimo Monteiro já no final de sua vida.

A estação de Mattosinhos, homenagem a um dos donos originais da ferrovia, aberta em 1887, teve seu nome alterado para Coutinho nos anos 1940. Os trens de passageiros circularam até o final dos anos 1960 e, após isso (em 1963), o ramal de Castelo foi fechado.

A estação e o ramal ligando a estação de Mattosinhos (Coutinho) a Castelo funcionaram pelo menos até 1962; o guia Levi de setembro de 1962 ainda acusava trens de passageiros no trecho. Era uma viagem diária, de ida e volta, em trens que faziam o trecho Cachoeiro-Coutinho-Castelo em pouco mais de duas horas, sendo a linha oficialmente suprimida em 06 de dezembro de 1963. O ramal foi retirado sem que a rodovia sequer fosse pavimentada, deixando a cidade ilhada pouco depois, quando chegou um intenso período de chuvas. A estação de Castelo foi demolida provavelmente nos anos 1970.

A estação de Cachoeiro de Itapemirim, cuja construção começou em 1887, parece ter sido inaugurada ainda pela E. F. Sul do Espírito Santo, em 1903. Segundo o Guia Geral de 1960, era chamada somente de Itapemirim, mais tarde se chamou Muniz Freire e, finalmente, tomou o nome da cidade: Cachoeiro de Itapemirim. Em 1995, a linha foi retirada do centro da cidade, por onde passava por uma rua dividindo o trânsito com carros, e foi transferida para fora da área urbana. Ficou a estação como

lembança do passado. No ano de 2005, a estação foi restaurada pela prefeitura Municipal, abrigando a Secretaria Municipal da Cultura.

As fotos a seguir são os resquícios do que resta do que foi originalmente a *Estrada de Ferro Caravelas*: um museu ferroviário, uma casa de moradia, uma escola, um terreno cercado, uma ruína de ponte e uma praça com teatro. Em alguns desses lugares ainda existe a indicação do que um dia fora. A estrada de ferro caravelas simplesmente desapareceu.



Figura 3 - Antiga Estação de Cachoeiro de Itapemirim
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 4 - Antiga Estação de Mattosinhos (depois chamada Coutinho)
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 5 - Antiga Estação de Vala do Sousa, posteriormente Jerônimo Monteiro
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 6 - Local da antiga estação Pombal, posteriormente Reeve
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 7 - Ruína da ponte sobre o Rio Itapemirim em Duas Barras
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 8 - Local da Antiga Estação de Castelo
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal



Figura 9 - Estação de Cachoeiro de Itapemirim – Construída pela Leopoldina
Fevereiro de 2015 – Acervo pessoal

REFERÊNCIAS

Governamentais

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

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

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1910 (J.J. Seabra). **Relatório... 1910**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. (Ministério da Viação e Obras Públicas). Ministro, 1911-1913 (José Barbosa Gonçalves), **Relatório... 1911**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

ESPÍRITO SANTO (Província). Presidente (1847-1848: Ferraz). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo, o doutor Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de março de 1848**. Rio de Janeiro: Typ. do Diário de N.L. Vianna, 1848.

_____. Vice-Presidente (1848: Monjardim). **Relatório do vice-presidente da província do Espírito Santo Exm. Sr. Dr. José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim**. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1848.

_____. Presidente (1848-1849: Pinto). **Relatório com que o exm. Sr. Dr. Antônio Pereira Pinto entregou a presidência da Província do Espírito Santo ao Exmo. Sr. Commendador José Francisco de Andrade Almeida Monjardim, segundo vice-presidente da mesma – 1849**. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1849.

_____. Presidente (1850-1851: Leal). **Relatório com que o Exmo. Sr. Filippe José Pereira Leal Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva assembleia Legislativa, no dia vinte e cinco de julho do corrente ano –1850**. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1850.

_____. Presidente (1852: D’Azambuja). **Relatório que o Exmo. Presidente da província do Espírito Santo o Bacharel José Bonifácio Nascentes D’Azambuja dirigiu à Assembleia Legislativa da mesma província na sessão ordinária de 24 de maio de 1852**. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1852.

_____. Presidente (1853: Silva). **Relatório que o Exmo. Presidente da província do Espírito Santo o Dr. Evaristo Ladislau e Silva dirigiu à Assembleia Legislativa da mesma província na sessão ordinária de 23 de maio de 1853**. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1853.

_____. Presidente (1854-1855: Nunes). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Sebastião Machado Nunes Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembleia Legislativa, no dia vinte e cinco de**

maio do corrente anno – 1854. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1854.

_____. Presidente (1854-1855: Nunes). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Sebastião Machado Nunes Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembleia Legislativa, no dia vinte e cinco de maio do corrente anno – 1855.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1855.

_____. Vice-presidente (1856-1857: Itapemirim). **Relatório com que o Exmo. Snr. Barão de Itapemirim, primeiro vice-presidente da província do Espírito Santo entregou a administração da mesma ao Exmo.Snr.Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros no dia 8 de março de 1856.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1856.

_____. Presidente (1856-1857: Barros). **Relatório que o Exmo. Snr. Presidente da província do Espírito Santo o Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros passou a administração da província ao Exmo. Snr. Dr. José Francisco de Andrade Almeida Monjardim, segundo vice-presidente no dia 13 de fevereiro de 1857.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1857.

_____. Vice-presidente (1856-1857: Itapemirim). **Relatório com que o Exmo. Sr. Barão de Itapemirim primeiro vice-presidente da província do Espírito Santo apresentou na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1857.** Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1857.

_____. Presidente (1858-1859: Velloso). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o Bacharel Pedro Leão Velloso na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 25 de maio de 1859.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1859.

_____. Presidente (1860-1861: Carvalho). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Antônio Alves de Souza Carvalho ex-presidente da província do Espírito Santo passou a administração da mesma ao Exmo. Sr. Dr. João da Costa Lima e Castro, primeiro vice-presidente no dia 11 de março de 1861.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1861.

_____. Presidente (1861-1862: Pereira Junior). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1861 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1861.

_____. Presidente (1861-1862: Pereira Junior). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1862 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior.** Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1862.

_____. Presidente (1863: Fleury). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o Bacharel André Augusto de Paula Fleury na abertura da**

Assembleia Legislativa Provincial no dia 20 de outubro de 1863. Vitória: Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo, 1864.

_____. Vice-presidente (1863-1864: Mattos). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão extraordinária no dia 21 de fevereiro deste anno pelo 1º vice-presidente Dr. Eduardo Pindahyba de Mattos, procedido d'aquelle com que o Exmo. Presidente da província passou a administração ao mesmo Exmo. Vice-presidente.** Vitória: Typ. Liberal do Jornal da Victoria, 1864.

_____. Vice-presidente (1863-1864: Mattos). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1864 pelo 1º vice-presidente Dr. Eduardo Pindahyba de Mattos.** Vitória: Typ. Liberal do Jornal da Victoria, 1864.

_____. Presidente (1865: Carmo). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1865 pelo presidente Dr. José Joaquim do Carmo.** Vitória: Typ. Liberal do Jornal da Victoria, 1865.

_____. Presidente (1866-1867: Chaves). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da sessão ordinária de 1866, pelo presidente Dr. Alexandre Rodrigues da Silva Chaves.** Vitória: Typ. do Jornal da Victoria, 1866.

_____. Presidente (1866-1867: Chaves). **Relatório apresentado pelo Exmo. Presidente Dr. Alexandre Rodrigues da Silva Chaves por ocasião de passar a administração da Província ao Exmo. Sr. 1º Vice-presidente Dr. Carlos de Cerqueira Pinto.** Vitória: Typ. do Jornal da Victoria de D. Araripe, 1867.

_____. Vice-presidente (1866-1867: Pinto). **Relatório com que foi aberta a sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial pelo Exmo. Sr. Dr. Carlos de Cerqueira Pinto 1º Vice-presidente da província no anno de 1867.** Vitória: Typ. do Jornal da Victoria, 1867.

_____. Presidente (1868: Valle Junior). **Relatório com que o Exmo. Sr.Dr. José Maria do Valle Junior entregou a presidência da Província do Espírito Santo no dia 1º de setembro de 1868 ao Exmo.Sr.Dr. Luiz Antônio Fernandes Pinheiro.** Vitória: Typ. do – Jornal da Victoria de D. Araripe, 1868.

_____. Presidente (1868-1869: Pinheiro). **Relatório com que foi aberta a sessão ordinária da Assembleia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo Exmo. Sr. Presidente, Dr. Luiz Antônio Fernandes Pinheiro no anno de 1868.** Vitória: Typ. do Correio da Victoria, 1868.

_____. Presidente (1868-1869: Pinheiro). **Relatório com que o Exm. Sr. Presidente Dr. Luiz Antônio Fernandes Pinheiro passou a administração da Província do Espírito Santo ao 1º Vice-presidente o Exm.Sr. Coronel Dionysio Álvaro Resende em 8 de junho de 1869 seguido do que pelo mesmo Exmo. Sr. Vice-presidente Dr. Antônio Dias Paes Leme ao assumir este o governo da**

província em 16 e setembro de 1869. Bem como do que foi lido pelo Exm. Sr. Presidente ao abrir a segunda sessão ordinária da assembleia legislativa provincial no dia 6 de outubro do dito anno. Vitória: Typ. do Correio da Victoria, 1869.

_____. Presidente (1870: Leme). **Relatório apresentado pelo Exm. Sr.Dr. Antônio dias Paes Leme ao passar a administração da Província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Coronel Dionysio Álvaro Resende, 1° Vice-presidente da mesma, no dia 13 de setembro de 1870.** Vitória: Typ. do Correio da Victoria, 1870.

_____. Presidente (1871: Correa). **Relatório lido no paço da Assembleia Legislativa da Província do Espírito Santo pelo presidente Exmo. Sr.Dr. Francisco Ferreira Correa na sessão ordinária do anno de 1871.** Vitória: Typ. do Correio da Victoria, 1871.

_____. Presidente (1872: Fonseca). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo Presidente da Província o Exmo. Sr. Dr. Antônio Gabriel de Paula Fonseca no dia 2 de outubro de 1872.** Vitória: Typ. do Espírito Santense, 1872.

_____. Vice-presidente (1872-1876: Mascarenhas). **Relatório com que o Vice-Presidente da Província Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas passou a administração ao Exmo. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barboza no dia 6 e novembro de 1873.** Vitória: Typ. do Espírito-Santense, 1873.

_____. Presidente (1874: Barbosa). **Relatório apresentado ao Sr. Ex° o Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas pelo Exmo. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo.** Vitória: Typ. Espírito-Santense, 1874.

_____. Vice-presidente (1872-1876: Mascarenhas). **Relatório apresentado ao Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto pelo Exmo. Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho Mascarenhas por ocasião de passar a administração da Província do Espírito Santo no dia 4 de maio de 1875.** Vitória: Typ. do Espírito-Santense, 1875.

_____. Presidente (1875-1876: Peixoto). **Falla com que o Exm. Sr.Dr. Domingos Monteiro Peixoto installou a Assembleia Provincial do Espírito Santo na sessão do dia 18 de setembro de 1875.** Vitória: Typ. do Espírito-Santense, 1875.

_____. Presidente (1875-1876: Peixoto). **Relatório apresentado ao Sr. 1° Vice-presidente Coronel Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas pelo Exmo. Sr. Dr. Domingos Monteiro Peixoto por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo.** Vitória: Typ. do Espírito-Santense, 1876.

_____. Presidente (1876: Prado). **Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. Dr. Manoel José e Menezes Prado na instalação da Assembleia Provincial do Espírito Santo na sessão de 15 de outubro de 1876.** Vitória: Typ. do Espírito-Santense, 1876.

_____. Presidente (1877: Gama). **Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Espírito Santo em a 2ª sessão ordinária da vigésima primeira legislatura provincial pelo presidente desta província Dr. Antônio Joaquim de Miranda Nogueira da Gama aos 3 de março de 1877.** Vitória: Typ. do Espírito Santense, 1877.

_____. Presidente (1877: Gama). **Relatório com que S. Ex. o Sr. Dr. Antônio Joaquim de Miranda Nogueira da Gama passou a administração da província a Exmo. Sr. 1º Vice-presidente Coronel Manoel Ferreira de Paiva.** Vitória: Typ. do 151Espírito Santense, 1877.

_____. Presidente (1878: Lima). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Affonso Peixoto de Abreu Lima passou a administração da província do Espírito Santo ao Exmo. Sr. Tenente Coronel Alpheo Adelpho Monjardim D'Andrade e Almeida 1º vice-presidente.** Vitória: Typ. Gazeta da Vitória, 1878.

_____. Presidente (1878: Mafra). **Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. Dr. Manoel da Silva Mafra a Assembleia Legislativa Província do Espirito-Santo no dia 22 de outubro de 1878.** Victoria: Typ. da Actualidade, 1878.

_____. Presidente (1879-1880: Martins). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa do Espirito-Santo em sua sessão ordinária de 9 de março de 1880 pelo presidente da província, o Exmo. Sr. Dr. Eliseu de Sousa Martins.** Victoria: Typ. da Gazeta da Victoria, 1880.

_____. Presidente (1879-1880: Martins). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Eliseu de Souza Martins no dia 19 de julho de 1880 passou a administração da Província do Espírito Santo ao Exmo. Sr. Tenente-Coronel Adelpho A. Monjardim D'A. e Almeida 1º Vice-presidente.** Vitória: Typ. Gazeta da Vitória, 1880.

_____. Presidente (1881-1882: Tostes). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da província do Espirito-Santo em sua sessão ordinária de 8 de março de 1881 pelo presidente da província, Exmo. Sr. Dr. Marcellino de Assis Tostes.** Victoria: Typ. da Gazeta da Victoria, 1881.

_____. Vice-presidente (1881-1882: Almeida). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da província do Espirito-Santo pelo 1º vice-presidente, o Exm. Sr. tenente coronel Alpheo Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida, em 21 de março de 1882.** Victoria: Typ. do Horizonte, 1882.

_____. Presidente (1881-1882: Souza). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Herculano Marcos Inglez de Souza entregou no dia 9 de dezembro de 1882 ao Exmo. Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior a administração da Província do Espírito Santo.** Vitória: Typ. do Horizonte, 1882.

_____. Presidente (1883-1884: Andrada Júnior). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da província do Espírito Santo pelo Exmo. Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior em 3 de março de 1883.** Victoria: Typ. do Horisonte, 1883.

_____. Vice-presidente (1884: Rebello). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. José Camillo Ferreira Rebello 5º Vice-presidente da província do Espírito Santo passou a administração ao Exm. Sr. Presidente Dr. Custódio José Ferreira Martins no dia 17 de setembro de 1884.** Victoria: Typ. do Horizonte, 1884.

_____. Presidente (1885-1886: Rodrigues). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo em 22 de outubro de 1885 pelo presidente, desembargador Antônio Joaquim Rodrigues.** Victoria: Typ. do Espirito Santense, 1886.

_____. Presidente (1885-1886: Rodrigues). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo presidente da província, desembargador Antônio Joaquim Rodrigues, em 5 de outubro de 1886.** Victoria: Typ. do Espírito-santense, 1886.

_____. Vice-presidente (1887-1888: Mascarenhas). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo 1º vice-presidente da província, coronel Manoel Ribeiro Coutinho Mascarenhas, em 9 de julho de 1887.** Victoria: Typ. do Espírito-santense, 1887.

_____. Presidente (1887-1888: Almeida). **Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial do Espírito Santo na abertura da primeira sessão da 28ª legislatura em 9 de julho de 1888 pelo dr. Antônio Leite Ribeiro de Almeida, presidente da província.** Victoria: Typ. do Espírito-santense, 1888.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Constituição (1892). **Constituição Política do Estado Federado do Espírito Santo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1905.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Discurso pronunciado pelo exmo. sr. dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo, após sua promessa constitucional perante o Congresso Constituinte.** Vitória: Typographia do Estado, 1892.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1893.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1894.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Discurso proferido no dia 13 de Julho de 1895 pelo Exmo. Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Estado na inauguração da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** Vitória: Typographia do Estado, 1895.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1895.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Typographya do Estado do Espírito Santo, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo ao Tesouro do Estado e do Comissário Geral de Medições de Terras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, presidente do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Leuzinger, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Relatório apresentado pelo Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire ao passar o governo ao Exmo. Graciano dos Santos Neves em 23 de Maio de 1896.** Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1896.

_____. Presidente (1892-1896: Freire). **Resolução n.53 do Exmo. Sr. Dr. Presidente do Estado do Espírito Santo aprovando a tabela de preços e especificações da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** Vitória: [s.n.], 1896.

_____. Presidente (1897-1897: Neves). **Mensagem do Presidente do Estado Exmo. Sr. Dr. Graciano dos Santos Neves na instalação do Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia do Estado, 1897.

_____. Presidente (1898-1899: Vasconcellos). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José Marcelino P. de Vasconcellos apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1898.

_____. Presidente (1898-1899: Vasconcellos). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José Marcelino P. de Vasconcellos apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1899.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia A. Moreira Dantas, 1900.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1901.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1902.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1903.

_____. Presidente (1900-1904: Freire). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1900 a 1904.** Vitória: [s.n.], 1904.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1904.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1905.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1906.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem do Presidente do Estado Dr. Henrique da Silva Coutinho apresentada ao Congresso Legislativo.** Vitória: Tipografia Nelson Costa e Cia., 1907.

_____. Presidente (1904-1908: Coutinho). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1904 a 1908.** Vitória: [s.n.], 1908.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Espírito-Santense na segunda sessão da 6ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1908.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na terceira sessão da sexta legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1909.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na 1ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1910.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jerônimo de Souza Monteiro presidente do Estado do Espírito Santo ao Congresso Legislativo do Espírito Santo na 2ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1911.

_____. Presidente (1908-1912: Monteiro). **Exposição sobre os negócios do Estado do Espírito Santo no quadriênio de 1909 a 1912 pelo Exmo. Sr. Dr. Jerônimo de Souza presidente do estado durante o mesmo período.** Vitória: Imprensa Oficial, 1913.

REFERÊNCIAS

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

AMADO, J. História e região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, M. A. (Org.). **República em migalhas: história regional e local**. São Paulo: Marco Zero, 1990.

BARROS, José D'Assunção. **O campo da história: especialidade e abordagens**. Petrópolis: Vozes, 2004.

_____. **O projeto de pesquisa em história: da escolha do tema ao quadro teórico**. Petrópolis: Vozes, 2007.

BENTIVOGLIO, Júlio César. **Os negócios do império: a política econômica brasileira no início do segundo reinado (1840-1860)**. Catalão: UFG, 2007.

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

_____. Café no Espírito Santo. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**. Vitória, n. 67, p. 71-89, 2012.

_____. **História geral e econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário**. Vitória: Multiplicidades, 2006.

CAMPOS. Bruno Nascimento. **Tropas de aço: Os caminhos de ferro no Sul de Minas (1875-1902)** 2012. 132 f. Dissertação– Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Política e jurídicas. Universidade Federal de São João del Rei, São João del Rei, 2012.

CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo. História e Análise de Textos. In: CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo (Org). **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 375-399

COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo: UNESP, 1998.

DECHESENE, Laurent. **História econômica contemporânea**. São Paulo. MARTINS, 1940.

DNIT – Ferroviário. Disponível em: <www.dnit.gov.br/ferrovias/historicos.asp>. Acesso em 1º de março de 2014.

EL-KAREN, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865**. Petrópolis: Vozes, 1982.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2012.

FRANCO, Sebastião Pimentel; HEES, Regina Rodrigues. **A República e o Espírito Santo**. 2. ed. Vitória: Multiplicidade, 2003

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estrada de ferro: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 a 1897**. 2013. 466f. Tese (Doutorado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Dividindo as províncias do Império: a emancipação do Amazonas e do Pará e o sistema representativo na construção do Estado Nacional brasileiro**. 2012 487 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

GUALBERTO, João. **A invenção do coronel**. Vitória: SPDC-UFES, 1995.

HERKENHOFF, Simone Lemos Vieira. Mauá e Moniz Freire – ferrovias & pioneirismo econômico no século XIX. **Cadernos de História**, Vitória, nº 36, p. 13-73, 2000.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789-1848**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

_____. **A era do capital: 1848-1875**. São Paulo: Paz e Terra, 1975.

HOSPEDARIA dos imigrantes da pedra d'água. Disponível em: <www.ape.es.gov.br/imigrantes/html/hospedaria.html>. Acesso em: 21 ago. 2014.

KEMP, Tom. **A revolução industrial na Europa do século XIX**. São Paulo: Edições 70, 1993.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930**. Belo Horizonte: Argumentvm, 2009.

MARINS, Antonio. **Minha terra e meu Município**. 1918.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias – a evolução ferroviária de São Paulo**. Campinas: Pontes, 1990.

MAURO, Frédéric. **História econômica mundial: 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

MORAES, J. A. **Apontamentos de viagens** (de São Paulo à capital de Goiás, desta à do Pará, pelos rios Araguaia e Tocantins, e do Pará à Corte. Considerações administrativas e políticas). São Paulo: Companhia da Letras, 1995.

NOVAIS, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Imprensa Oficial, 1968.

PATRIMÔNIO industrial: o valor do espaço na ferrovia Vitória a Minas. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>>. Acesso em 23 de julho de 2014.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela estrada de ferro sul do Espírito Santo**. 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

_____. Nos trilhos dos trilhos: os reflexos da expansão ferroviária no Espírito Santo do século XIX. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**, Vitória, n. 66, p. 165-186, 2011.

RIBEIRO, Geisa Lourenço. **Enlaces e desenlaces: família escrava e reprodução endógena no Espírito Santo**. 2012. 200 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2012.

ROCHA, Gilda. **Imigração estrangeira no Espírito Santo 1847-1896**. Vitória: [s.n.], 2000.

ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. **Companhia estrada de Ferro Vitória a Minas (1890-1940)**. 1976. 199f. Dissertação (Mestrado em História) - FFLCH/USP, São Paulo, 1976.

_____. **Implantação de vias férreas no Brasil**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo. 1998.

_____. Implantação das linhas férreas no Brasil. In: **Coleção Almeida Cousi**. nº. 35. Vitória: IHGES, 1998.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem às nascentes do rio São Francisco**. São Paulo: Edusp-Italiana, 1975.

SALETO, Nara. **Transição para o trabalho livre e pequena propriedade no Espírito Santo**. Edufes: Vitória, 1996.

_____. **Trabalhadores nacionais e imigrantes no mercado de trabalho do Espírito Santo (1888-1930)**. Edufes: Vitória, 1996.

SILVA, Marta Zorzal e. **Espírito Santo: Estado, Interesse e Poder**. 1986 326 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Programa de Pós-Graduação em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1986.

SANTOS, Ana Maria Carvalho. REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. **História regional e local – discussões e práticas**. Salvador: Quarteto, 2010.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória: 1870-1940**. Vitória: CODESA/UFES, 1995.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. História, Região e Poder: Buscas de Interfaces Metodológicas. In: **Locus**: revista de história, vol. 3, nº 1, p. 84-85.

ANEXOS



Estação de Rive, em 1986. Foi demolida em 1990. Acervo Marcos A. Farias
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.

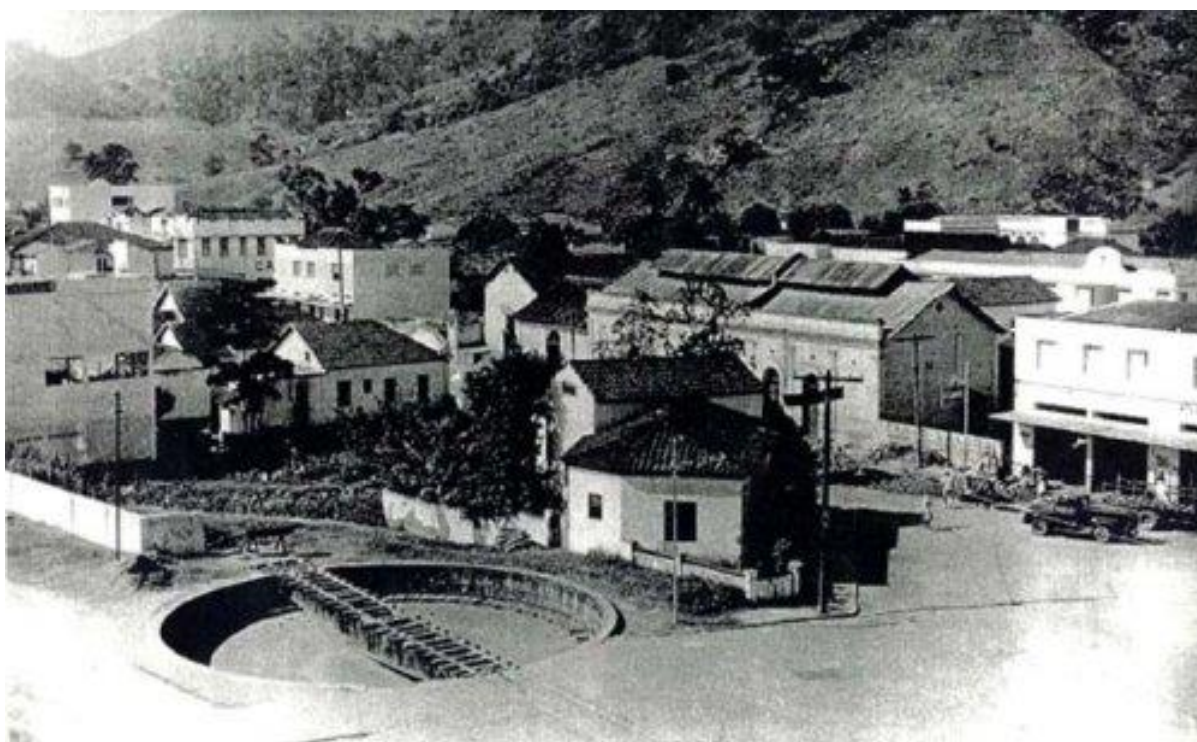


A estação ainda com trilhos e com o nome de Jerônimo Monteiro, em 1968.
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



A estação de Coutinho ainda com trilho. Autor e data ignorados.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



No fim do ramal em Castelo tinha um girador, em 1940.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



A estação em 1962

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



Locomotiva

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



A locomotiva Bayer Garrat deixando Cachoeiro do Itapemirim em seu primeiro teste de cargas em 26 de março

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



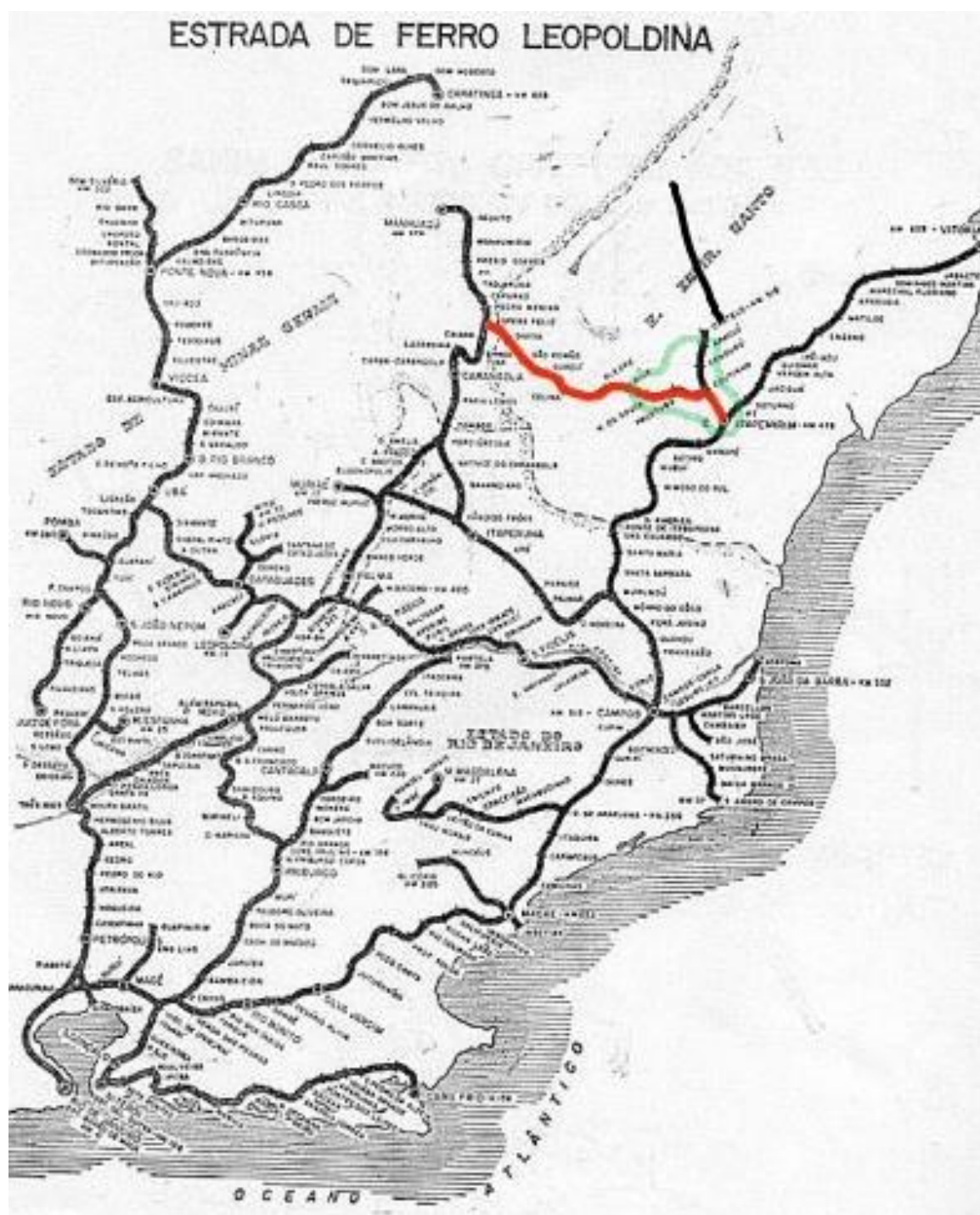
A estação, ainda somente com um andar em 1916.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



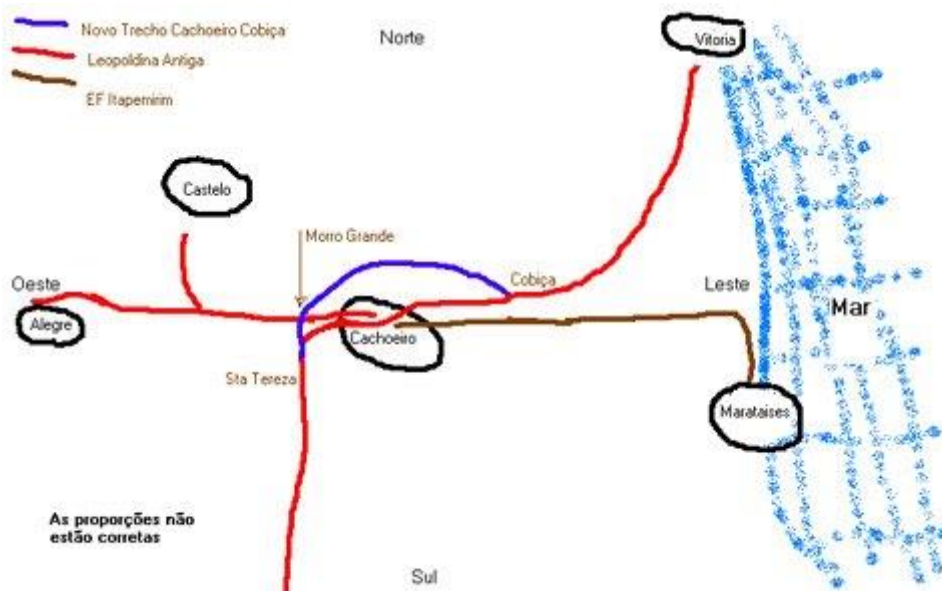
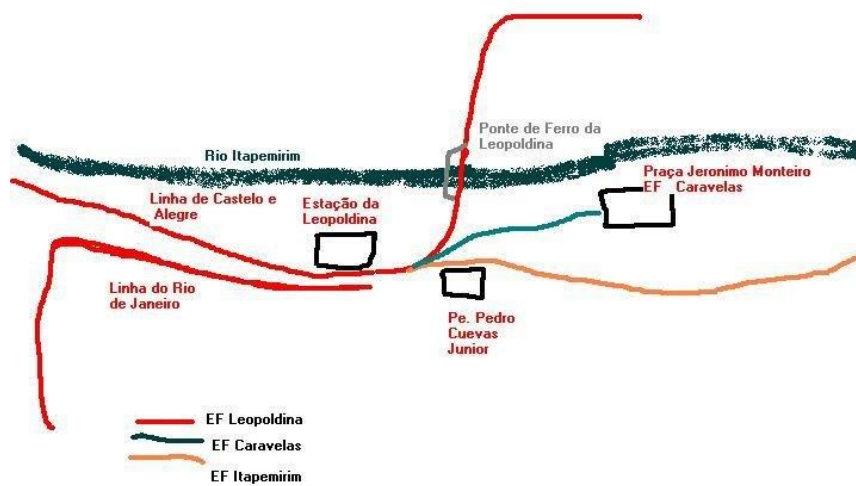
A estação nos anos 1950

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



Mapa dos Ramais da Leopoldina Railway, preservados em 1961. Destaque em verde para o primeiro trecho da Estrada Caravelas.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.



Traçado da estrada Caravelas partindo de Cachoeiro de Itapemirim

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em 21 de janeiro de 2015.