

ESTRADA DE FERRO E TERRITORIALIDADE NO ESPÍRITO SANTO DA PRIMEIRA REPÚBLICA*

Leandro do Carmo Quintão**

Resumo: O presente artigo pretende compreender qual o papel das ferrovias construídas no estado do Espírito Santo, durante a Primeira República, para a configuração de uma territorialidade estruturada no fortalecimento da capital, Vitória, e de seu porto, em relação aos demais terminais portuários do estado. Será apresentada uma contextualização nacional e internacional sobre o papel das vias férreas, sua relação com o café e sua inserção dentro de um projeto de desenvolvimento regional. Contribuirão para essa análise conceitos retirados da geografia política.

Palavras-chave: Espírito Santo; Estrada de Ferro; Porto de Vitória; Territorialidade e extraterritorialidade.

Abstract: This article intends to understand the role of built railroads in the state of Espírito Santo, during the First Republic, for setting up a territoriality structured in strengthen the capital, Vitória, and its port, in relation to other port terminals in the state. There will be presented a national and international context about the role of railways, their relationship with the coffee and its insertion into a regional development project. Input to this review concepts drawn from political geography.

Keywords: Espírito Santo; Railway; Vitória Port; Territoriality and extraterritoriality.

84

Introdução

A renovação da Geografia enquanto disciplina, fenômeno ocorrido entre as décadas de 1970 e 1990, reforçou a interpretação do território como fonte ou estratégia de poder (CASTRO, 2010). O que, de certo modo, não significou o estabelecimento de qualquer consenso conceitual em torno da palavra "território". A título ilustrativo, algumas críticas têm sido feitas, como

* Artigo submetido à avaliação em 9 de outubro de 2014 e aprovado para publicação em 16 de novembro de 2014.

** Doutorando em História Social das relações políticas pela UFES. Bolsista CAPES. Professor do Instituto Federal do Espírito Santo (IFES). E-mail para contato: leandroquintao83@yahoo.com.br

aquela realizada por Souza (2000) a respeito de estar ocorrendo uma espécie de “adornamento” àquela palavra, por evocar a ideia de “território nacional”.

Isso denota que há uma historicidade em torno desse termo. E, a despeito de uma possível imprecisão conceitual, é lugar-comum que sua relação com a política seja objeto de estudo da geografia política, embora possa também servir de usufruto para os demais saberes das ciências humanas. Isto ocorre, pois os conflitos endógenos ou exógenos a determinadas sociedades, que surgem das relações sociais estabelecidas, transferem suas vicissitudes e dinâmicas para o território, ou seja, a territorializam, objetivando transformá-lo conforme os interesses defendidos no cerne desses conflitos. Nesse sentido, as tensões criadas e as formas de organização do território se traduzem nos reais objetos de estudo, sobretudo da geografia política (CASTRO, 2010).

É ao encontro dessa assertiva que se direciona o presente artigo. Analisamos a gênese de um projeto de desenvolvimento regional configurado no Espírito Santo, ainda no século XIX, assim como os conflitos gerados ao seu redor, e a conseguinte territorialização desses interesses, materializados na construção de duas estradas de ferro em interface com os anseios de determinados setores da elite política e econômica, oriunda da capital do estado.

Nesse sentido, torna-se imprescindível o entendimento do que acreditamos ser a melhor definição para o termo “território”. Tendo em vista a falta de unanimidade conceitual, adotamos aquele estabelecido por Souza (2000, p. 87), no qual afirma que são “relações sociais projetadas no espaço”, e não apenas o substrato dessas relações, como defendido por alguns autores, entre eles Raffestin (2011).

Por sua vez, essa definição serve de subsídio para a compreensão de um dos termos-chave aqui empregados: “territorialidade”. Para Souza (2000, p. 99), esse termo

[...] remeteria a algo extremamente abstrato: aquilo que faz de qualquer território um território, isto é, de acordo com o que se disse há pouco, *relações de poder espacialmente delimitadas e operando sobre um substrato referencial*. [...] é um certo tipo de interação entre homem e espaço, a qual é, aliás, sempre uma interação entre seres humanos *mediatizada* pelo espaço.

Podemos enxergar como exemplo de territorialidade a construção/existência das ferrovias, na medida em que materializam uma relação social permeada por interesses específicos, sobretudo econômicos, e que faz do espaço ocupado uma espécie de “agente” mediatizador dessa relação.

É tarefa desse artigo responder a que interesses atendem e qual tipo de relação social é estabelecida tendo como materialização a construção de duas estradas de ferro que possuem como referência o porto de Vitória. Complementando essa análise, investigamos o papel dessas vias de comunicação na construção da territorialidade do Espírito Santo na Primeira República. Antes porém, realizamos um pequeno apanhado sobre essa relação, isto é, como as vias férreas ajudaram a definir territorialidades na Europa, na América e no Brasil.

A territorialidade pelas estradas de ferro

As estradas de ferro se disseminaram da Inglaterra para a Europa continental e para os Estados Unidos num curto espaço de tempo. Muito contribuiu a Revolução Industrial, iniciada naquele país, responsável pela disseminação de um meio de transporte que respondia satisfatoriamente às demandas criadas pelo aumento da produção, e pela respectiva necessidade de expansão de mercados consumidores. O tempo agora poderia ser “vencido” de modo que as regiões mais distantes se interligassem aos grandes polos industriais e de produção alimentícia.

Se havia alguma dúvida quanto ao sucesso desse empreendimento, a resposta se deu imediatamente pela pluralidade de quilômetros de trilhos construídos. Só a ilha britânica e os Estados Unidos correspondiam a mais da metade desse crescimento na década de 1840 (HOBBSAWM, 2003). Nesse sentido, podemos dizer que há certo consenso sobre o século XIX ter sido o dos caminhos de ferro e de sua expansão, consagrando-o como o principal meio de transporte terrestre.

No entanto, como podemos observar a tabela 1, esses “privilégio” foi essencialmente desigual, pois sobressaíram a Europa e a América do Norte, tornando-se soberanas no que diz respeito ao tamanho da malha ferroviária, sendo acompanhadas de longe – e isso somente após o início da década de 1850 – pelas demais regiões do globo terrestre.

Tabela 1: Construção mundial de estradas de ferro, por décadas (em milhas)

Década	Reino Unido	Resto da Europa	Estados Unidos	Resto do mundo
1840-1850	6.000	7.000	7.000	-
1850-1860	4.000	13.000	24.000	1.000
1860-1870	5.000	26.000	24.000	7.000
1870-1880	2.000	37.000	51.000	12.000

Fonte: HOBBSAWM, 2003.

Ligando diversas regiões, verdadeira revolução nos transportes ocorreu em vários países. Contudo, ela não foi apenas uma revolução econômica, mas também política, pois projetos de unificação e expansão territorial puderam ser concretizados, através da criação e ampliação de uma malha consistente, interiorizando o poder político estabelecido a partir de uma região ou de uma cidade, como na França, onde se fortaleceu o poder de Paris. Em outras palavras, elas passaram a ocupar importante função na reconfiguração dos territórios e no direcionamento da territorialidade, transformando não só diversas paisagens, mas também contextos políticos.

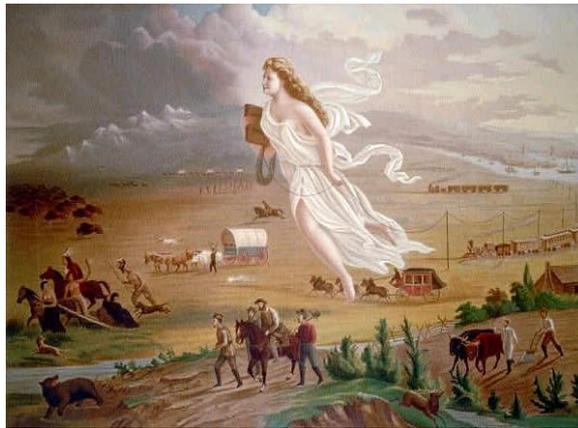
Nos casos da Alemanha e da Itália, por exemplo, elas contribuíram para um projeto de consolidação da unificação política, estimulado pelo Estado, ávido em realizar uma revolução industrial, integrando mercados e populações que deveriam conviver sob as leis de um mesmo país, em suma, favorecendo um projeto econômico e político, concomitantemente. A unificação política ocorreria com mais dificuldades não fosse a imediata constituição de ramais ferroviários cortando e interligando territórios, antes impossibilitados de serem alcançados pelos recém-criados governos (KEMP, 1985).

Já nos Estados Unidos e na Rússia czarista, a ferrovia concorreu para acelerar e consolidar a expansão territorial: no primeiro caso, para o oeste, no segundo para o leste. Não por acaso, o desbravamento do *far West* e suas regiões, recém adquiridas sob o espírito do destino manifesto estadunidense, foi representado alegoricamente por uma mulher conduzindo a civilização – entenda-se fios telegráficos, diligências e as ferrovias – por sobre índios e bestas selvagens, amparados pelas trevas (figura 1).¹ Talvez seja a melhor ilustração da territorialidade constituída pela expansão rumo ao oeste. Em parte, essa situação ocorria na medida em que foram criadas as ferrovias

¹ Trata-se da pintura de John Gast, de 1872, chamada "Progresso Americano".

transcontinentais para atravessar o extenso território daquele país no sentido leste-oeste, perfazendo o papel de integração nacional, unindo mercados e pessoas, fortalecendo o poder do Estado sobre regiões mais distantes (MAURO, 1976).

Figura 1: "Progresso Americano"



Fonte: Disponível em <<http://www.revista.vestibular.uerj.br/>>. Acesso em 17 Jan. 2015.

Caso similar foi o russo, quando da extensão territorial pela Ásia até encontrar o mar do Japão, em Vladivostok. A criação da "Transiberiana", então maior ferrovia do mundo em quilometragem, serviu para ligar o poder político de Moscou ao extremo oriente. Não obstante, as vias férreas contribuíram também para dar vida à industrialização russa, especialmente na Ucrânia, em Moscou e em São Petersburgo, ação financiada pelo regime czarista (KEMP, 1985).

88

Embora na retaguarda desse processo, a América Latina também teve sua territorialidade direcionada pelas vias férreas. Os recém surgidos países se inseriram na divisão internacional do trabalho como regiões agroexportadoras, atendendo aos anseios por matérias-primas, principalmente da Europa e dos Estados Unidos. E foi por meio de inversões de capitais oriundos desses países que as ferrovias chegaram ao subcontinente, merecendo destaque o papel da Inglaterra, a maior investidora no século XIX.

Segundo Bethell (2001), além do crescente aumento do comércio entre as regiões, a presença inglesa emprestando capitais para a construção, ou mesmo controlando diretamente companhias ferroviárias, foi significativa e crescente ao longo do século XIX, especialmente após relativa estabilidade política desses países. Fato esse que não pode ser considerado uma coincidência, assim como a disposição das ferrovias erigidas, em sua maioria

interligando zonas produtoras aos portos, sem a imediata preocupação de integrar territórios. Tratou-se portanto de um ordenamento da territorialidade conforme os interesses tanto dos setores agroexportadores locais, compactuados com o papel que seus respectivos países passaram a desempenhar na economia mundial, quanto dos países credores, responsáveis pelos empréstimos e inversões para a construção desses empreendimentos. Quadro que não se alterou substancialmente, pois até hoje, segundo Nunes (2008, p. 42-43),

[...] as ferrovias sul-americanas continuam a atender [...] quase que privativamente os proprietários de um seleto grupo de mercadorias exportáveis. O formato dessa rede férrea tão pouco integrada regionalmente revela, portanto, um dos principais aspectos do desenvolvimento econômico e social sul-americano: a vinculação com os "de fora", em detrimento de efetiva integração intra-regional e evidencia que a independência entre amplos setores econômicos locais com os interesses externos não é um fenômeno restrito ao século XIX, portanto, não se limita a um estágio específico da história econômica regional.

No Brasil, muitos aspectos de sua expansão ferroviária se assemelham aos de países vizinhos, sobretudo quando observamos o sentido dessas construções e a territorialidade produzida. Entre os aspectos semelhantes, encontramos três cruciais: o fato da construção dos primeiros trilhos ter ocorrido em um período de estabilidade política; a presença significativa do capital inglês na construção e nos empréstimos; e a disposição das linhas férreas, quase sempre interligando zonas de produção aos portos.

Sobre o primeiro aspecto, é importante ressaltar as iniciativas existentes mesmo durante o tumultuado período regencial. Um marco foi a "Lei Feijó" de 1835, aprovada sob o espírito da integração das principais cidades do país com a capital nacional, o Rio de Janeiro. Porém, as intempéries políticas e a falta de um produto viável a ser transportado adiaram a concretização de tal intento. Foi somente após 1852, com a estabilidade política e as concessões dadas pelo governo imperial (como privilégio de zona e garantia de juros)², que ocorreu de fato a realização dos projetos. Assim, os primeiros e tímidos trilhos da ferrovia do Barão de Mauá, inaugurados no Rio de Janeiro anos depois, em 1854, foram testemunhas de uma "febre" ferroviária no Brasil, acentuando o papel do país na divisão internacional do trabalho como exportador de bens primários.

² Lei nº 641 de 26 de Julho de 1852. Cf. SILVEIRA, 2007.

Participante desse processo, a Inglaterra se insere como exportadora de capitais para as áreas ditas “periféricas” do mundo, estando entre elas a América do Sul. Por exemplo, no ano de 1885, afora os empréstimos, mais da metade dessas inversões foram em estradas de ferro (PLATT, 1973 *apud* CARVALHO, 2003). No Brasil, as inversões de capitais se caracterizaram por empréstimos ao governo e pela ação da iniciativa privada, sendo boa parte dos recursos empregados na construção de ferrovias. Uma pluralidade de companhias, inglesas ou financiadas por seu capital, emergem após a década de 1870, com destaque para as estradas de ferro *São Paulo Railway* e *Leopoldina Railway*, ambas companhias inglesas, bem como a Companhia Paulista de Estradas de ferro e a Estrada de Ferro D. Pedro II, constituídas a partir de empréstimos junto aos bancos britânicos. Fato notável é que, já na Primeira República, cresce o número de companhias ferroviárias inglesas, saltando de 11 em 1880 para 25 em 1890, e a quantidade de empréstimos destinados a esse fim (SINGER, 2006).

Em relação à disposição dos traçados, como dissemos, eles não destoaram da lógica existente na América Latina. O sentido da territorialidade era similar, pois não tinha a pretensão de alterar o modelo econômico agroexportador herdado do período colonial, mas, ao contrário, de concorrer para estimulá-lo. No nordeste, com o açúcar e o algodão, e na região centro-sul principalmente com o café.

De fato, era íntima a relação da rubiácea com os trilhos, pois as regiões cafeeiras foram de longe as mais contempladas por esse símbolo de modernidade.³ Outros símbolos do maquinismo oitocentista complementaram o quadro, como a máquina de beneficiar café. No entanto, o fiel da balança foi a ferrovia: ao mesmo tempo em que aproximava antigas regiões cafeeiras do porto, tornava possível a viabilidade de novas regiões, outrora distantes demais, para o cultivo do produto. Caso paradigmático ocorreu em São Paulo, onde muitos cafeicultores foram proprietários de estradas de ferro, o que não quer dizer que os interesses tenham sido totalmente confluentes (SAES, 1996). Constituía-se aí uma via de mão dupla, pois o café contribuía para gerar receita nas companhias ferroviárias, e, fato *sui generis*, para dar sobrevida à atividade escravista, principalmente no vale do Rio Paraíba do Sul.⁴Influenciado por essa

³ A porcentagem de quilômetros de malha ferroviária em regiões cafeeiras em relação ao quantitativo nacional foi de 71,2 % em 1859; 82,7% em 1879; 62,3% em 1899; e 57,3 % em 1929 (SILVA, 1986).

⁴ Esse fato ocorreu mediante a liberação de escravos, uns empregados no transporte do café aos portos para a lavoura e outros produzindo os víveres. Com o advento dos caminhos de

percepção, Couty, contemporâneo e analista do crescimento ferroviário brasileiro do século XIX, argumentava que só as regiões cafeeiras seriam viáveis, condenando ferrovias “[...] abertas no meio de regiões sem estradas, sem canais e sem concorrência possível, [pois ao transportarem todos os produtos sob baixas tarifas] sempre acarretaram diminuição de receitas” (COUTY, 1984, p. 169). Além disso, acusava o governo de estimular esses equívocos, invertendo a lógica dos países centrais, pautada primeiramente pelo povoamento e pela descoberta de matérias-primas rentáveis, para em seguida ali construir via férrea.

A rigor, o papel do Estado foi significativo, exemplificado pelo peso que as estradas de ferro tiveram nas receitas e despesas do império. Proprietário de algumas companhias, acionista ou pagador de juros em outras, extraía boa parte de sua receita de suas próprias companhias ferroviárias, e empregava em ferrovias, às vésperas da República, 70% de todo o capital investido (CARVALHO, 2003). Lógica essa, não exclusivamente brasileira, pois, conforme vimos anteriormente, a intervenção do governo nesse ramo ocorreu também nos principais países europeus.

A percepção do sentido radial (zona de produção-porto) da grande maioria dos traçados, assim como o crescimento significativo da malha ferroviária nacional, caracterizado por diversidade de bitolas e traçados inviáveis, suscitou a proposição de diversos planos voltados para a organização ferroviária do país. Era pauta a questão da estratégia nacional, influência direta da Guerra do Paraguai. Planos que propunham a revisão da legislação ferroviária, a padronização de bitolas, a constituição de intermodalidade no transporte (vias férreas interligadas com rios navegáveis), enfim, uma série de estratégias que sequer saíram do papel mas que demonstravam a preocupação do Império em estipular um sentido para a territorialidade, por intermédio das estradas de ferro.⁵

A presença estatal nesse campo se intensificou ao longo Primeira República, mediante decretos estimulando novas construções e interligações estaduais, bem como pela aquisição de muitos ramais e companhias, a fim de diminuir gastos com o pagamento de garantias de juros. Com isso, a participação do governo brasileiro se tornou uma das maiores se comparado

ferro, o transporte foi todo direcionado para lá, desonerando-se, e os alimentos, antes produzidos na fazenda, passaram a ser adquiridos mais facilmente de outras regiões (EL-KAREH, 1982).

⁵ A respeito dos diversos planos ferroviários criados no império, cf. Natal, 1991.

com outros países nesse setor: de 1889 a 1930, a propriedade e operação das companhias saltou de 34% para 59%, sem contar as aquisições dos governos estaduais, enquanto as empresas privadas caíram de 66% para 31% (DUNCAN, 1932 apud TOPIK, 1987). Prevalcia o pragmatismo do governo sobre o pensamento liberal clássico, destoando de vozes contrárias, no Congresso, interessadas em manter as ferrovias sob o capital privado. Embora, vale lembrar, tal medida se traduzisse em corte de gastos devido à suspensão no pagamento de garantia de juros por parte do governo federal. A alternativa foi o arrendamento de boa parte da malha a empresas estrangeiras, fato que se tornou preocupante com o advento da Primeira Guerra Mundial, pois causou o surgimento de poderosos conglomerados econômicos. O principal deles, a *Brazil Railroad*, de Percival Farquhar, juntamente com a inglesa Leopoldina Railway, operava 60% de toda a malha nacional em 1912, detendo sozinha 40%, no seu apogeu em 1915.

Destarte, ao longo da Primeira República, a grande quantidade de ramais e companhias adquiridos estimulou o comércio nacional, destino da maioria das mercadorias transportadas, especialmente as ferrovias públicas, afora o incremento das lavouras familiares, isso de forma indireta⁶, ao estender as atividades agroexportadoras para regiões mais interioranas. Passaram a integrar também regiões antes isoladas, especialmente no centro-sul brasileiro. Não obstante, a capacidade de modificar uma condição posta no século XIX – a construção de caminhos de ferro dispostos para servir ao modelo agroexportador – ocorreu dentro de um espaço limitado de manobra, incrementando o mercado interno e a comunicação entre regiões, mas limitado pela disposição dos traçados que se dirigiam aos portos. Dessa forma, algumas regiões, especialmente as do norte e do nordeste, permaneceram insuladas, restritas aos seus pequenos ramais, que tracejavam com mesmas características similares aos de outras zonas produtoras, isto é, zona de produção-porto. Já transformações estruturais, caracterizadas pelo incremento da indústria de base como havia ocorrido na Rússia e no Japão, passaram ao largo. Nem sequer a estrutura agrofundiária precária, pautada na má distribuição de renda, concentração das melhores terras e as técnicas agrícolas predatórias, foi alterada (TOPIK, 1987).

⁶ Ao estender as culturas agrícolas agroexportadoras para terras mais férteis, em locais mais distantes do litoral, as velhas e exauridas propriedades passaram a ser vendidas em lotes aos pequenos proprietários (TOPIK, 1987).

Isso não quer dizer que a dinamização da territorialidade tenha se extinguido. A título ilustrativo, diversas capitais portuárias – com destaque para o Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre –, assim como aquelas localizadas em grandes entroncamentos no interior – como São Paulo e Curitiba –, incrementaram suas economias e aumentaram de tamanho à custa da conformação de uma hinterlândia, através da centralização ferroviária, aproximando pontos finais de importantes troncos ferroviários (TOPIK, 1997). Zonas de produção aumentavam ou criavam ligações comerciais com essas cidades, transferindo para lá parte do excedente de capital adquirido pela produção. Algumas cidades cresciam enquanto outras declinavam. Segundo Reis Filho (2000, p. 97),

A vantagem do sistema ferroviário e de navegação, convergindo para os grandes portos, terminou por reforçar extraordinariamente a polarização em torno dessas cidades [principais centros do litoral], cuja população se expandiu com intensidade, promovendo novamente a estagnação das vilas litorâneas, junto aos pequenos portos. [...] Era a volta das configurações dos sistemas urbanos provinciais, com desenhos de “pés-de-galinha” formados por vários caminhos que conduziam a um porto, caminhos que formavam colares de cidades, isolados entre si. Fora dos principais portos – Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém – a vida urbana era sempre reduzida.

93

Nesse sentido, os menores portos, suas respectivas cidades e regiões, ficaram por um bom tempo à sombra dos maiores, contribuindo inclusive para o crescimento econômico e material das grandes metrópoles portuárias, sendo o Rio de Janeiro o grande paradigma centralizador, especialmente enquanto capital nacional. Todavia, houve casos em que a elite política e econômica de determinados núcleos urbanos possuidores de pequenos e médios portos criou mecanismos que romperam total ou parcialmente com essa relação de dependência, criando estratégias de definição de uma territorialidade que melhor lhe aprouvesse, conformando seus próprios “pés-de-galinha” e uma conexão direta com o comércio exterior. Ou seja, desenvolvendo estratégias regionais para interromper parcial ou totalmente a sua dependência em relação às grandes metrópoles. É o caso de Vitória, o qual analisaremos a seguir.

As estradas de ferro no Espírito Santo: territorialidade e desenvolvimento regional

Tendo em vista o fato de estar na hinterlândia do Rio de Janeiro, as perspectivas da cidade de Vitória e de seu porto não eram otimistas, pois pesava a herança do período colonial, que havia transformado o Espírito Santo em uma capitania pautada por uma lenta movimentação comercial. Um projeto de desenvolvimento regional foi estabelecido no início do século XIX, mas só foi efetivamente concretizado a partir do final dessa centúria, auxiliado pelas transformações ocorridas, inclusive no mundo, em virtude da emergência de dois atores fundamentais na província: o café e as ferrovias. Eles contribuiriam diretamente para a concretização desse plano, viabilizando o desenvolvimento portuário da capital mediante sua articulação a dois importantes troncos ferroviários capixabas. Para melhor compreensão, retomaremos sua gênese.

O governador Antônio Silva Pontes (1800-1804) é considerado pela historiografia capixaba o precursor do projeto de “reanimar” economicamente a então capitania do Espírito Santo, no fim do século XVIII. No entanto, ao ser nomeado pelo príncipe regente D. João recebeu a ordem de “reanimar a quase extinta capitania do Espírito Santo”, pouco povoada, com escassa produção, além de isolada territorialmente das capitanias vizinhas. Logo, nos anos que a governou tentou criar um plano visionário de (re)estabelecer comunicação direta do porto de Vitória com o exterior, entendendo ser a saída para impulsionar economicamente a região. Para tanto, deveria haver ali a centralização dos produtos a serem exportados, escoados pelos rios Paraíba, ao sul, e Doce, ao norte, produção essa de uma hinterlândia que extrapolava os limites – então imprecisos – do Espírito Santo. Configurava-se clara intenção de “libertar” Vitória do porto carioca (SANTOS, 2005).

Silva Pontes atentou também para a questão do povoamento, através da ideia de formação de núcleos populacionais ao longo do vale do Rio Doce, caminho esse a ser percorrido até os núcleos populacionais mineiros. Dessa forma, entendia que a viabilidade da ligação entre as duas capitanias estava condicionada à passagem por lugares povoados. Seria a navegação fluvial o principal canal de comunicação, e surgia com ele o pensamento – que mais tarde se tornaria verdadeira obsessão – de que a viabilidade do comércio capixaba passava pela comunicação com parte da hinterlândia mineira. Isto, pois, vinha ao encontro do desejo de estabelecer um “círculo virtuoso”

constituído pelo tripé povoamento-produção-exportação, condicionado pela vinda de imigrantes, crescimento da produção e estabelecimento do comércio. Tarefa hercúlea.

Anos mais tarde, com a percepção de que os rios capixabas eram pouco navegáveis em sua extensão, inclusive o maior deles (Rio Doce), o plano de integração e desenvolvimento regional por artéria fluvial foi abandonado. A opção passou a ser a estrada de rodagem. Nesse sentido, em 1814, apenas dois anos após iniciar seu governo no Espírito Santo, Francisco Rubim principiou a construção da primeira estrada de rodagem ligando Vitória a Ouro Preto, então capital mineira. A estrada apelidada pelo seu nome demorou seis anos para ficar totalmente pronta, sintoma claro das dificuldades em atravessar uma floresta tropical densa, permeada de nativos hostis, contando ainda com escassa mão de obra. Suas obras pareciam prever a sina dessa via, que após estar pronta não rendeu os frutos esperados, isto é, a ampliação comercial entre as regiões pelas quais passava. Isso colocava em cheque a possibilidade de sucesso do plano estabelecido, se algo mais não fosse feito, como o incremento populacional ao longo da via, para torná-la atrativa aos comerciantes e viajantes (SANTOS, 2005).

Em virtude desse diagnóstico, o Espírito Santo foi contemplado com a vinda de imigrantes, primeiramente através de Rubim, em 1813, e posteriormente, a partir de 1847, com o então presidente da província Couto Ferraz. A alocação dos núcleos populacionais estabelecidos seguiu uma racionalidade condizente com o interesse de povoar as proximidades de Vitória. Dessa forma, para a disposição dos núcleos foi exigida essa proximidade, tanto com a capital quanto com as estradas já existentes, especialmente a São Pedro de Alcântara, antiga "Estrada de Rubim" (SANTOS, 2005). Por sua vez, algumas estradas que foram construídas depois, como a de Santa Tereza (ligando também as províncias mineira e capixaba), e a Costa Pereira (ligando Vitória ao núcleo de imigrantes de Santa Leopoldina), seguiram essa racionalidade (QUINTÃO, 2010).

Todavia, a resposta aguardada pelos núcleos imigrantes formados ao longo do século XIX apareceu somente na centúria seguinte. Bem lentamente, Vitória adquiriu uma dinâmica comercial própria se integrando a essa hinterlândia, caracterizada por população crescente e produção cafeeira. No entanto, ainda era incapaz de formar um excedente de capital em quantidade suficientemente grande para ser investido no incremento da produção e em

novas tecnologias, da própria produção, beneficiamento do café e transporte, a exemplo de São Paulo. Os imigrantes chegaram, mas não em quantidade suficiente para modificar radicalmente e a curto prazo os “vazios demográficos” existentes na província.

Paralelamente, Vitória não oferecia atrativos para a realização de uma modernização portuária, devido à pequena produção e exportação pelo seu porto, o qual, embora em ascensão, não era sequer o principal polo exportador da pequena província. No apagar das luzes do século XIX, conforme nos informa a tabela 2, a região economicamente mais próspera do Espírito Santo era polarizada por Cachoeiro de Itapemirim, ao sul, tendo, como agravante, o fato de não possuir nenhuma ligação econômica com a capital. Cabia ao Rio de Janeiro esse papel, sendo o Porto de Itapemirim o intermediário (QUINTÃO, 2010).

Tabela 2: Exportação de café por região, no Espírito Santo, na segunda metade do século XIX, em porcentagem

Região	1851	1863	1873	1883-1884
Vitória (central)	32,21	66,51	41,90	30,64
Sul	22,24	30,77	46,27	57,58
Benevente	7,35	2,44	5,24	5,29
Norte	38,20	0,28	6,57	6,49

Fonte: Relatórios dos presidentes de província dos anos de 1852, 1864, 1874, 1886.

Apesar dos anseios constituídos desde o governo de Silva Pontes, o papel influente da capital nacional praticamente não sofreu alteração em relação à economia capixaba. Seu predomínio continuava assegurado, pois permanecia como elo entre o café capixaba e o comércio internacional. Nem mesmo Vitória havia se “libertado” completamente, só recebendo sistematicamente embarcações estrangeiras somente nas primeiras décadas do século XX (SIQUEIRA, 1995).

Desse modo, o desenvolvimento da economia capixaba pautada no incremento comercial de Vitória era prejudicado não só pela baixa produção de excedentes, por causa da produção familiar de café⁷, mas também pela forte

⁷ A produção familiar de pequena propriedade se acentuou no Espírito Santo na região próxima a Vitória, nos núcleos de imigrantes, e, no sul capixaba, após a abolição da escravatura, fato que

influência do porto carioca, que, na hipótese de Faleiros (2010), não inviabilizava a existência de um complexo cafeeiro capixaba, mas o tornava exterritorializado, pois era para o Rio de Janeiro que se debandava a maior parte do dito excedente, gerando possíveis benefícios para a capital nacional.

Essa situação foi denunciada pelo então deputado provincial Moniz Freire, em 1885. Em sua série de cartas direcionadas ao imperador, atrelava o atrofamento econômico da província à vinculação de seus portos ao do Rio de Janeiro, defendendo como alternativa a centralização das exportações no porto da capital. Além disso, intercedia junto ao imperador pela construção de uma estrada de ferro entre Vitória e Natividade (leste de Minas Gerais), fazendo coro ao emergente pensamento ferroviário que começava a ganhar força na província (FREIRE, 2012).

A rigor, percebia-se que por meio das estradas de ferro seria possível atravessar locais pouco povoados – e até mesmo selvas, próximas ao Rio Doce – além de estreitar a comunicação entre as regiões, que já tinham alguma produção e eram bem povoadas, com a capital, ampliando, desse modo, a territorialidade da província. Intento esse que encontrava grande oposição em figuras renomadas como Couty (1984), o qual a considerava completamente inviável empreendimento desse porte conquanto estivessem pautados unicamente pelo espírito desbravador.

Embora o auge desse pensamento tenha sido alcançado no primeiro governo de Moniz Freire (1892-1896), já na república, anos antes, ainda sob o regime monárquico, determinados grupos da elite política da província buscaram mecanismos para desenvolver planos e concessões desse tipo de forma a direcionar uma territorialidade que melhor lhe beneficiasse. As estradas de rodagem não haviam sido abandonadas, mas o contexto internacional, caracterizado por inversões de capitais na construção de ferrovias, tornava-as muito mais atrativas, isso sem contar os efeitos positivos que elas traziam às economias de diversas regiões, especialmente em São Paulo e Rio de Janeiro. A intenção de comunicação com Minas Gerais ganhava novos contornos.

Todavia, por ser uma província de poucos recursos financeiros, de aspectos geográficos interioranos pouco conhecidos e explorados, e por apresentar uma economia de menor expressão em relação às províncias cafeeiras vizinhas, faltaram investidores interessados no Espírito Santo, e

fez desaparecer boa parte das grandes propriedades da região, tipicamente pautadas por relação escravista até então (ROCHA; COSSETI, 1983).

aqueles que intentaram, acabaram fracassando. O único alento ocorreu no ano de 1875, quando o antigo projeto de comunicação com o território mineiro foi incorporado pelo governo imperial, o qual se mostrou interessado nesse projeto – certamente influenciado pelo desejo de integração territorial constituído após a Guerra do Paraguai – por ambicionar uma ligação interprovincial (ROSA, 1976).

No entanto, até a instauração do Regime Republicano, o Espírito Santo só não passou despercebido no desenvolvimento da malha ferroviária nacional, por causa do pequeno trecho construído em 1887, de aproximadamente 71 km, ligando Castelo e Alegre a Cachoeiro de Itapemirim⁸ (QUINTÃO, 2011), importante cidade polarizadora da produção cafeeira na região sul da província, conforme vimos. Embora tenha acelerado o escoamento da produção para o porto carioca na medida em que aumentava a força polarizadora de Cachoeiro, a via se enquadrava dentro da estratégia de desenvolvimento regional estruturada na centralização das exportações no porto da capital. Restava apenas levar o café daquela região para Vitória.

De fato, no final dos oitocentos o “pensamento político capixaba” serviu de base para o nascimento de um outro “pensamento” na província⁹, o ferroviarista, ao primeiro vinculado, composto pela comunicação com o território mineiro, pela relevância da região sul e pelo interesse em romper com o contínuo fluxo de café – e capitais – para o Rio de Janeiro (BITTENCOURT, 2006). Acrescia-se a ele a necessidade do estabelecimento de uma comunicação com o sul, alargando a hinterlândia da capital, ainda atida à região central da província. Essa aspiração foi ainda potencializada anos mais tarde, tornando-se análoga – em importância – àquela direcionada à hinterlândia de Minas Gerais. Forjava-se a transformação da territorialidade do Espírito Santo a reboque de um projeto regional de desenvolvimento, estruturado no incremento da centralidade de Vitória, tanto econômica quanto política.

Sendo assim, nos primeiros anos do regime republicano, em que foi eleito presidente do estado, Moniz Freire apresentava-se como o “herdeiro” do antigo projeto. Alegando uma série de vantagens, defendia-o, reproduzindo fielmente o desejo outrora articulado. Para ele, seria a via férrea o meio para realizar esse desafio, estreitando a comunicação da capital com sua hinterlândia,

⁸ Trata-se da Estrada de Ferro Caravelas, sob concessão do Visconde de Matosinhos.

⁹ Nome dado por Santos (2005) ao projeto de desenvolvimento regional desenvolvido por Silva Pontes no Espírito Santo, no limiar do século XIX, do qual nos referimos.

forjada ao longo do século XIX, bem como com aquelas que ainda não a pertenciam. Esse político era o símbolo maior da elite capixaba, sediada na capital, e interessada no desenvolvimento do estado por intermédio do crescimento comercial dessa cidade e do seu terminal portuário. Seu plano era pautado em incrementar a produção através do povoamento e do transporte, sendo o primeiro ponto relacionado com a vinda de imigrantes, e o segundo com o crescimento da malha ferroviária capixaba¹⁰, extremamente insignificante se comparada com a de outras regiões brasileiras (ROSA, 1998). Além disso, pretendia expandir o sítio urbano de Vitória para a região a leste da ilha, preparando a capital para o crescimento o qual acreditava que ocorreria em questão de tempo, condicionado pelo futuro sucesso de seu projeto centralizador (RIBEIRO, 2008).

A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo foi uma das realizações materiais desse projeto: foi construída para "interiorizar" Vitória, no sentido de escoar para lá a produção da região sul do estado, alterando o antigo percurso da produção, a qual ia para o Rio de Janeiro. Isto, pois denotava a tentativa de territorializar o complexo cafeeiro capixaba concomitantemente à construção da territorialidade almejada. Paralelamente, havia a Estrada de Ferro Vitória a Minas. Com obras iniciadas somente em 1903, tinha a função de comunicar a capital com o leste de Minas Gerais, interligando economicamente ambas as regiões e desbravando o centro-norte do estado de modo a estimular a população e a comunicação naquela região (ROSA, 1985).

Quando das obras e do conseqüente funcionamento das ferrovias, os destinos das microrregiões bem como dos núcleos populacionais passaram a ser influenciados diretamente, rearranjando-se numa hierarquia de relevância. Logo,

Ao mesmo tempo em que estimulavam o surgimento e/ou desenvolvimento de núcleos de certa importância ao longo dos seus traçados (os quais chegaram a manter um intercâmbio frequente com a Capital), as ferrovias acabaram por condenar à estagnação outros (pequenos portos fluviais ou marítimos) localizados no litoral, que se portavam ainda como núcleos típicos da fase colonial, ou seja, pouco relacionado à expansão do café (BUFFON, 1992, p. 278).

¹⁰ Esta era extremamente insignificante se comparada com a de outros estados, inclusive os não cafeeiros. É válido ressaltar que o Espírito Santo se encontrava dentro da região produtora de café, de longe o principal produto exportado pelo império desde 1850, entretanto perdia em quantidade e em densidade quilométrica para a maioria das províncias (ROSA, 1998).

Na verdade, esse era o desejo de Moniz Freire e objetivo do “pensamento político capixaba” do século XIX. Redefinir a territorialidade passava por dirimir a dinâmica portuária dos pequenos portos, paralelos ao de Vitória, centralizando na capital a produção de toda a hinterlândia dos respectivos pequenos terminais, assim como do leste mineiro. Contribuiu para isso a proibição de construção de ferrovias entre essas pequenas zonas produtoras e os portos aproximados, agora fadados ao relativo abandono, lei garantida no privilégio de zona das ferrovias “Sul do Espírito Santo” e “Vitória a Minas”.¹¹

Ao sul, Cachoeiro de Itapemirim, e ao norte, Colatina, foram os dois principais centros urbanos regionais contemplados por vias férreas, e polarizadores da produção de suas respectivas regiões. Entretanto, essa posição geoeconômica semelhante vinha de trajetórias díspares: a primeira cidade já tinha assegurado esse status naquela região, chegando até a rivalizar com a capital no século XIX, e se encontrava próxima ao porto carioca, enquanto a segunda se aproveitaria da ferrovia Vitória a Minas para galgar essa posição (BORGIO et.al., 1996).

Isso em boa parte explica a reação em Cachoeiro quando da proibição da construção de uma ferrovia entre a cidade e o Porto de Itapemirim. As reclamações no principal jornal da cidade *O Cachoeirano* indicavam o descontentamento de uma elite que não comungava da ideia de centralizar as exportações de sua região em Vitória (QUINTÃO, 2010). Iniciou-se uma “batalha” no periódico local, constituída a partir de interesses regionais. Diferentemente de Colatina – a qual recebeu muito bem a comunicação –, determinados segmentos da elite política e econômica de Cachoeiro possuía uma estratégia de territorialidade distinta, ou até mesmo oposta àquela oriunda da capital: almejavam desenvolver o porto mais próximo, em ascensão com o café, beneficiando exclusivamente a região.

Dessa forma, a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo representou a imposição de uma territorialidade a partir dos interesses da capital, verdadeiro triunfo na contenda com a elite de Cachoeiro. Por outro lado, a “Vitória a Minas” reproduzia essa imposição ao norte, entretanto, sem encontrar interesses constituídos capazes de rivalizar com a aspiração de sua elite. Pelo contrário, ao

¹¹ Alguns desses pequenos núcleos litorâneos “prejudicados” foram Itapemirim, Guarapari, Anchieta, Serra, Nova Almeida e Santa Cruz. Já entre os núcleos emergentes ou que cresceram em produção foram Mimoso do Sul, Guaçuí, Castelo, Alegre, Ibraçu e Fundão (BUFFON, 1992).

papel desbravador da ferrovia comungava com os interesses constituídos na região, especialmente em Colatina, tornando-a mais próspera economicamente, a ponto do coronel Alexandre Calmon transferir para lá, por meio de mobilização política, a sede do município, localizada em Linhares, no ano de 1907. Forjava-se um novo centro polarizador, dessa vez no norte, pois muitas estradas seriam construídas até lá, inclusive a primeira ponte a atravessar o Rio Doce.¹²

Por intermédio das ferrovias, impunha-se o que Raffestin entende como “mais-valia da capital”, realizada por Vitória sobre o interior, a fim de dimensioná-lo como sua hinterlândia. Segundo o autor (2011, p. 173), isso ocorre porque

Toda capital [...] quase sempre cria mais-valias sobre as outras cidades e regiões. [...] o espaço e o tempo políticos da capital impõem sua estruturação, o que faz com que as questões essenciais sejam em geral resolvidas na capital. [...] Assim, a criação de uma obra local, um aeroporto, *uma ligação rodoviária ou ferroviária* etc., que interessa sobretudo à região com que ela deve se beneficiar [...] é decidida pelo poder central. A centralidade, assim, modela o quadro espaço-temporal numa perspectiva que lhe é própria (grifo nosso).

101

Nesse sentido, no que diz respeito ao embate de Vitória com Cachoeiro, podemos compreendê-lo partindo do princípio que [...] “a capital faz uma mais-valia constante sobre o plano espacial, pois suas decisões e suas normas restringem o campo de intenções e das ações de outras regiões” (RAFFESTIN, 2011, p. 174). Em questão, distintas intenções para a construção de uma territorialidade: de um lado, oriunda de Cachoeiro, que buscava desenvolver o porto regional que estreitava os vínculos comerciais com o Rio de Janeiro; e de outro, oriunda da capital, que enxergava na ferrovia a chave para sua ocupação e desenvolvimento econômico. A imposição da territorialidade da capital sobre as demais regiões do estado pode ser traduzida em uma espécie de mais-valia do espacial, pois ela “[...] impõe espaços com a ajuda de seus códigos [leis, decretos, etc.]” (RAFFESTIN, 2011, p. 174).

Tão antiga aspiração se concretizou definitivamente ao longo da Primeira República, conforme nos informa a tabela 3, na medida em que o Porto de Vitória crescia em importância econômica dentro do estado. Paralelamente,

¹² Sobre o desenvolvimento de Colatina e do norte do estado após a chegada da Estrada de ferro Vitória a Minas, ver BORGIO et.al., 1996 e CAMPOS JÚNIOR, 2004.

caíam as exportações, em direção ao Rio de Janeiro, pela *Leopoldina Railway*, a qual havia chegado Cachoeiro em 1903 pelo ramal de Santo Eduardo, a fim de fortalecer o estado fluminense como centro escoador da região. As diferenças nitidamente se acentuaram ao longo do tempo, pois ao mesmo tempo em que a companhia inglesa transportava parte do café da região para o estado vizinho, o Porto de Itapemirim e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo – também pertencente à mencionada companhia desde 1907 – fazia o percurso contrário. Isso contribuía diretamente para ampliar a dinâmica comercial do terminal da capital, concorrendo para fomentar o comércio com o exterior e, devido ao aumento de sua movimentação, para a realização das obras de seu melhoramento (SIQUEIRA, 1995).¹³

Tabela 3: Porcentagem por via de transporte da exportação de café do Espírito Santo em valor oficial – 1922 a 1930

Ano	Porto de Vitória	Leopoldina Railway	Outros
1922	58,66	34,11	7,25
1923	58,29	32,48	9,23
1924	53,78	39,28	6,94
1925	55,45	36,57	6,88
1926	71,10	33,75	7,16
1927	64,61	30,69	4,69
1928	66,6	31,15	2,22
1929	76,40	23,65	1,28
1930	86,89	11,75	1,36
1931	76,87	18,81	4,26

Fonte: Adaptado de ESPÍRITO SANTO, 1932.

A extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba estava sendo contornada pela contínua diminuição do transporte de café para o estado vizinho, ou seja, pelo direcionamento da territorialidade que atendia aos anseios da elite política e comercial estabelecida em Vitória.¹⁴ Observando tabela 4,

¹³ Moniz Freire, sem eu primeiro governo, dera o início aos estudos para a ampliação e modernização do referido porto, deixando claro o interesse em que o mesmo se localizasse na ilha, e não em Vila Velha, hipótese inicialmente cogitada pela Companhia Torrens, empresa concessionária da obra. Sobre isso ver SIQUEIRA, 1995.

¹⁴ Rogério Faleiros (2010) levanta a hipótese da existência de um complexo cafeeiro capixaba já no alvorecer do século XX, engendrado pela economia cafeeira. Contudo, diferentemente do

vemos que os dois ramais ferroviários da *Leopoldina Railway*, cada um em uma direção (Cachoeiro do Itapemirim – Campos e Cachoeiro do Itapemirim – Vitória), cresciam em renda bruta, embora aquele direcionado à capital capixaba estivesse sempre à frente, demonstrando que o projeto forjado começava a produzir frutos. A “Sul do Espírito Santo” levou para a capital de forma crescente o café da região sul, ampliando a hinterlândia do porto de Vitória e orientando a territorialidade conforme seu favorecimento.

Tabela 4: Renda bruta do Ramal Sul do Espírito Santo e do Ramal de Santo Eduardo, m Libras, por quinquênio – 1910 a 1931

Período	Ramal Sul do E. Santo	Ramal de Santo Eduardo
1910-1915	199.337,50	130.691,87
1916-1920	170.120,79	133.285,17
1921-1925	162.579,67	143.294,60
1926-1931	503.481,34	355.478,49

Fonte: Adaptado de SIQUEIRA, 1938; SIQUEIRA, 1995.

Logo, Vitória passou a exportar paulatinamente não só boa parte da produção das zonas de influência dos pequenos portos capixabas, como também dos próprios portos, que da capital se tornaram tributários. Tanto do renitente sul, por intermédio da ferrovia e do Porto de Itapemirim, quanto da região norte, pelos trilhos da “Vitória a Minas”, em expansão quilométrica rumo ao território mineiro. Dessa forma, na medida em que crescia em extensão, “desbravando fronteiras” e forjando uma nova hinterlândia ao norte, aumentava a quantidade de café e madeira transportados pelos seus trilhos em direção à capital, conforme nos informa a tabela 5.

103

que ocorria em São Paulo, ele era extraterritorializado por causa da forte ligação econômica com os portos fluminenses, sobretudo o da Corte. Esse forte vínculo comercial impedia a acumulação de capitais em quantidades suficientes para a modernização dos meios de transporte, para o surgimento de algum tipo de indústria e para o avanço da urbanização. Desse modo, uma das principais tentativas de territorializar esse complexo se deu, entre outras coisas, com a construção das estradas de ferro “Sul do Espírito Santo”, “Vitória a Minas”, e a modernização do Porto de Vitória.

Tabela 5: Quantidade de café e madeira transportados pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, em quilogramas, por quinquênio – 1915 a 1929

Período	Café	Madeira
1915-1919	59.698.603	59.294.893
1920-1924	107.761.253	86.846.153
1925-1929	143.434.248	59.769.730

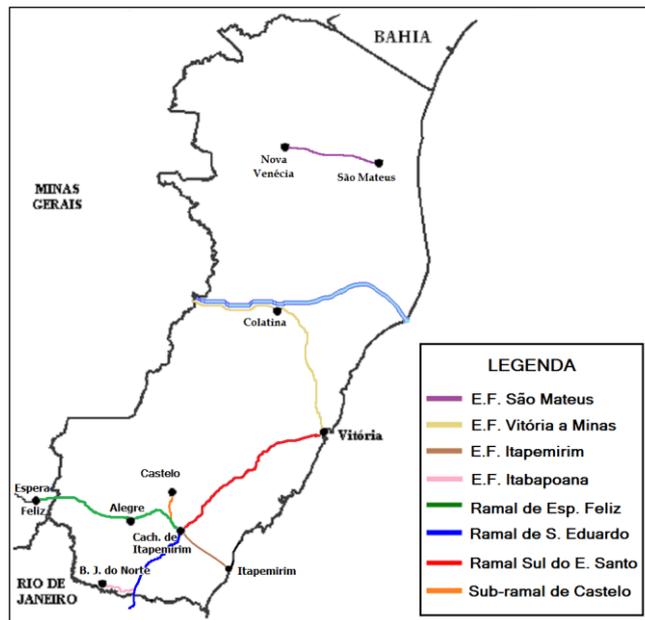
Fonte: Adaptado de ROSA, 1985.

Praticamente até 1930, ocorre a expansão total da malha ferroviária capixaba, com a disposição radial no sentido zona de produção-porto.¹⁵ O projeto de centralizar as exportações havia se coadunado com a grande vedete da Revolução Industrial, ampliando o antigo “pensamento político capixaba” ao dinamizar o corredor de exportações para Vitória. Obviamente, não estava em discussão o rompimento com o modelo agroexportador, mas – ao contrário – reafirmá-lo, pois acreditava-se que estaria nele a chave para alcançar o progresso e a prosperidade econômica. Conforme podemos ver no mapa 1, Vitória havia se tornado o principal polo centralizador ferroviário, apesar do Porto de Itapemirim, na década de 20, conseguir completar a ligação ferroviária com Cachoeiro. Entretanto, seu porto já não tinha mais condições de rivalizar com o da capital, sendo, inclusive, seu tributário. Além disso, a ferrovia não duraria mais que duas décadas, permanecendo até os dias de hoje somente os ramais que chegam até Vitória, reforçando o poder da capital e o triunfo do antigo projeto pela imposição de uma territorialidade que lhe beneficiava.

104

¹⁵ A expansão da malha saltara de 71 km em 1889, início do período republicano, para inéditos 750 km. Cf. QUINTÃO, 2012.

Mapa 1: Malha ferroviária do Espírito Santo em 1930.



Fonte: Adaptado de BUFFON, 1992; QUINTÃO, 2012.

Considerações finais

105

Não há dúvidas de que as ferrovias tornaram-se um divisor de águas na economia, e se tratando do Espírito Santo, não poderia ser diferente. Elas se adequaram, como em quase toda a América Latina, ao modelo agroexportador, reforçando-o, não somente quando ligadas ao capital internacional, mas também enquanto instrumentos de projetos de desenvolvimento, financiadas diretamente pelo Estado. Em suma, deram o “sentido” à territorialidade proposta pelas elites políticas e econômicas regionais. Isso pode ser nitidamente exemplificado no projeto de fortalecimento da então capital nacional, Rio de Janeiro, graças à ação de estradas de ferro como a D. Pedro II, sob a batuta do Império, e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, em contexto político relativamente distinto, mas dentro de uma perspectiva geoeconômica similar, estruturada pelo fortalecimento econômico e político da capital. O que estava em jogo na definição do território era a lógica da capital e sua força, por meio de integração, prevalecendo interesses econômicos. É bom lembrar que para assegurar a condição de centralidade, elas necessitam de grandes espaços, ou seja, de várias regiões para se apoiarem, não havendo somente nela os recursos necessários ao exercício do poder (RAFFESTIN, 1993).

Chama-nos a atenção a lógica da estratégia criada para desenvolver economicamente o Espírito Santo, persistente ao longo do século XIX e que encontrou tão somente no período republicano os subsídios necessários para se concretizar, eliminando a extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba, ao se libertar continuamente do porto carioca. Nesse caso, como em muitos outros, a ferrovia foi muito mais do que um simples elo entre zona de produção e porto, mas o meio para o reordenamento econômico regional e consequentemente para dar sentido à territorialidade proposta.

Como resultado, Vitória passava a abrigar o principal porto do estado, o terceiro maior cafeeiro do Brasil (SIQUEIRA, 1995), acumulando os excedentes gerados na nova hinterlândia, abrigando o principal porto do estado, e porta de saída de um importante corredor de exportações. Por outro lado, consolidava-se perigosa hegemonia cafeeira no estado, o que levaria o governo estadual a padecer com crises econômicas estruturais e a repensar seu modelo de desenvolvimento, anos mais tarde. Que o passado sirva de lição aos atuais projetos ferroviários, que reordenam – ou pelo menos tentam reordenar – a territorialidade de determinadas regiões do Brasil.

Referências

Documentação primária

COUTY, Louis. **O Brasil em 1884**. Esboços Sociológicos. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa. Brasília: Senado Federal, 1984.

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

ESPÍRITO SANTO (Província). Presidente (1863: Fleury). **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o Bacharel André Augusto de Paula Fleury na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 20 de outubro de 1863**. Vitória, Typ. Capitaniense de P. A. de Azeredo. 1864

ESPÍRITO SANTO (Província). Presidente (1874: Barbosa). **Relatório apresentado a S.Ex^o o Sr. Coronel Manoel Ribeiro Coitinho**

Mascarenhas pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa por ocasião de deixar a administração da província do Espírito Santo.

Vitória, Typ. Espírito-Santense, 1874.

ESPÍRITO SANTO (Província). Presidente (1885-1886: Rodrigues). **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo em 22 de outubro de 1885 pelo presidente, desembargador Antonio Joaquim Rodrigues.** Victoria, Typ. do Espirito Santense, 1886.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria da Fazenda. **Estatística de Exportação do Espírito Santo em 1931.** Vitória: Imprensa Official, 1932.

FREIRE, J. M. C. Muniz. **Cartas a S.M. o Imperador.** 2ª ed. Vitoria: IHGES, 2012. Cadernos de História, n. 49.

Obras de apoio

BETHELL, Leslie. A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930. In: BETHELL, Leslie. **História da América Latina:** da Independência até 1870. v.4. (Coleção História da América Latina). São Paulo: Edusp, 2001.

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

BORGO, Ivan et.al. **Norte do Espírito Santo:** Ciclo madeireiro e povoamento (1810-1960). Edufes: Vitória, 1996.

BUFFON, José A. **O café e a urbanização no Espírito Santo:** aspectos econômicos e demográficos de uma agricultura familiar. Dissertação (Mestrado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia, Universidade de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1992.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos T. **A formação da centralidade de Colatina.** Vitória: IHGES, 2004.

CARVALHO, José M. de. **A construção da ordem:** a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CASTRO, Iná E. **Geografia e política:** territórios, escalas de ação e instituições. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

- EL-KAREH, Almir C. **Filha branca de mãe preta**. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982.
- FALEIROS, Rogério N. História e extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba: uma proposta de interpretação. **Heera** – Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada, Juiz de Fora, v. 5, n.8, p. 17-40, 2010.
- HOBBSAWM, Eric. **Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.
- KEMP, Tom. **A revolução industrial na Europa do século XIX**. Lisboa: Edições 70, 1985.
- MAURO, Frédéric. **História econômica mundial: 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- NATAL, Jorge L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: História e perspectivas. Tese (Doutorado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia, Universidade de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1991.
- NUNES, Ivanil. **Integração ferroviária Sul-Americana**: porque não anda esse trem? Tese (Doutorado em Integração da América Latina) - Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina – Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2008.
- QUINTÃO, Leandro C. **A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a interiorização da capital**. Vitória: Secult, 2010.
- QUINTÃO, Leandro C. “Nos trilhos dos trilhos”: os reflexos da expansão ferroviária no Espírito Santo do século XIX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**, Vitória, n.66, p. 65-83, 2011.
- QUINTÃO, Leandro C. A expansão ferroviária em solo capixaba. In: SILVA, Igor V. da; QUINTÃO, Leandro C. **O Espírito Santo da Primeira República**. Vitória: Florecultura, 2012.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Khedir, 2011.
- REIS FILHO, Nestor G. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, C. G. (Org.). **Viagem incompleta**: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000.
- RIBEIRO, Diones A. **Busca à “primeira grandeza”**: o Espírito Santo e o governo Moniz Freire (1892-1896). Dissertação (Mestrado em História) - Programa

- de Pós-graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2008.
- ROCHA, Haroldo C.; COSSETI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo** – 1850/1930. Vitória: NEP - Departamento de Economia – UFES, 1983.
- ROSA, Léa Brígida R. A. **Companhia Estrada de Ferro de Vitória a Minas**. 1890-1940. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 1976.
- ROSA, Léa Brígida R. A. **Uma ferrovia em questão: a Vitória a Minas 1890/1940**. Vitória: [s.n.], 1985.
- ROSA, Léa Brígida R. A. **Implantação de vias férreas no Brasil**. (Coleção Almeida Cousin, n.35). Vitória: IHGES, 1998.
- SAES, Flávio A. M. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto A. **História econômica da independência e do império**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- SANTOS, Estilaque F. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. **Revista Dimensões**, Vitória, n. 17, p. 47-68, 2005.
- SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. 7ª ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1986.
- SILVEIRA, Márcio R. **Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.
- SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, B. (Dir.). **O Brasil republicano, v. 8: estrutura de poder e economia (1889-1930)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. (História geral da civilização brasileira; t. 3; v. 8).
- SIQUEIRA, Edmundo. **Resumo histórico da The Leopoldina Railway Company Limited**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.
- SIQUEIRA, Maria da Penha S. **O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória: CODESA/UFES, 1984.
- SOUZA, Marcelo J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- TOPIK, Steven. **A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987.