

Região portuária pré-capitalista de Vitória (1870-1900)

Paulo Roberto da Silva Santos

Resumo: Com o objetivo de contribuir para a historiografia do Espírito Santo a seguinte comunicação se debruça sobre o porto de Vitória (ES). A partir do estudo de fontes primárias e bibliografia, procuramos relatar o contexto portuário espírito-santense na década de 1880 do ponto de vista político e social. Observamos a presença de um discurso político afinado com a modernização, a participação de uma comunidade de comerciantes ativa e engajada na produção do espaço portuário, e o perfil de operação portuária do final do século XIX.

Palavras chave: Geo-história. Porto de Vitória. Porto pré-capitalista. Modernização.

Abstract: In order to contribute to the historiography of Espírito Santo, the following communication focuses on the port of Vitória (ES). From the study of primary sources and bibliography, we tried to report the context of Espírito Santo port in the 1880s from a political and social point of view. We observed the presence of a political discourse in tune with modernization, the participation of a community of traders active and engaged in the production of port space, and the profile of port operations at the end of the 19th century.

Keywords: Geohistory. Port of Vitória. Pre-capitalist port. Modernization.

Vitória, cidade portuária

O porto é um símbolo importante na identidade das cidades litorâneas brasileiras, lugar da troca e do encontro, geralmente é por onde os elementos que marcaram a “modernidade” chegavam. Na forma de notícias, visitas, migrações, era o lugar onde o excedente da produção agrícola saía e retornava na forma de revoluções tecnológicas. Parece mágica, mas o café se transformara em telégrafo, em máquinas! Testemunhável era a alquimia da troca.

Por outro lado, o porto fora também o lugar da violência, a porta de entrada de populações que foram violentamente desterritorializadas ao encontrar do outro lado do Atlântico, um destino que insistia em lhes negar a humanidade. Lugar onde seres humanos cheios de vida e de história eram violentamente coagidos por relações desumanas. Em tempos mais recentes, também foi lugar onde a atividade econômica gerava divisas para serem investidas no desenvolvimento social. Os portos, cheios de movimento e contradições, carregam muitas marcas. Das embarcações coloniais aos navios que no século XXI podem ser verdadeiros complexos industriais vencendo os mares, o porto é essencialmente lugar de história!

Segundo Luiz Cláudio M. Ribeiro e Maria da Penha Siqueira (2012), os fortes laços das cidades litorâneas brasileiras com a atividade portuária se constituem desde os tempos da colonização.

Essas cidades litorâneas com suas estruturas ligadas ao porto caracterizaram-se por um longo tempo histórico, como cidades de trocas e das fortificações, simbolizadas com seus fortes, mercados e praças de alfândegas demarcaram a estrutura do espaço urbano na égide mercantil e de um espírito de defesa. (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, P. 388)

O porto de Vitória está no centro dos processos de melhoramento urbano que acontecem no final do século XIX e início do século XX espírito-santense. Quando manteve-se ampliando sua *zona de influência* no contexto industrial, o porto de Vitória seguiu afirmando sua importante tradição portuária, iniciada no século XVI. Em tese de doutorado, Flavia Nico Vasconcelos (2011) se pergunta: seria Vitória uma cidade portuária? A conclusão da autora após uma intensa análise intertemporal sobre os papéis históricos assumidos pelo porto, é de que sim. Vitória é uma cidade portuária. No entanto, o ponto principal reside no pouco fôlego dessa consciência por parte da população e seus governantes. “A cidade de Vitória cresceu e parece ter esquecido de sua natureza” (2011, P. 438).

As mudanças nos processos produtivos moldam as cidades portuárias continuamente e a interface cidade-porto assume inúmeras formas ao longo do tempo. As pressões técnicas e burocráticas tensionam a relação entre porto e cidade e não raramente aquilo que deveria ser um corpo orgânico, pensado em conjunto, comporta-se de forma antagônica. Em tempos mais remotos os portos habitavam logo ali no pé das cidades portuárias, facilmente identificáveis como uma parte de seu corpo. Todavia, na paisagem contemporânea a relação porto-cidade pode ser menos óbvia aos olhos do observador desatento. Furtar-se da perspectiva de pensar a região portuária como uma parte orgânica da cidade, cultural e histórica, pode ser um erro para as cidades portuárias.

Na ausência de uma *política portuária* que devolva ao porto a importância que tem para a cidade e que lembre ao porto desta sua condição, cidade e porto conseguirão apenas avanços pontuais e sempre pautados pela ameaça do retrocesso. (VASCONCELOS, 2011, P. 438)

A conclusão é enfática, Vitória é uma das cidades portuária que não se reconhece como tal. Como interpretação desse quadro, pensamos que uma agenda de pesquisa para a história portuária de Vitória, é um trabalho coletivo e bastante oportuno.

A modernidade vem de barco

Apesar de não existirem trabalhos dedicados ao porto pré-capitalista de vitória, a revisão bibliográfica nos indicou alguns trabalhos que circulam sobre o tema. O porto pré-modernizado sempre aparece de forma acessória, como um lugar de desorganização, o que é em parte verdade, apesar de não significar que não houvesse uma racionalização desse espaço.

A cidade de Vitória teve seu desenvolvimento inicial nas proximidades do porto. Junto ao porto, em terrenos conquistados com aterros, surgiram as primeiras ruas de comércio da parte baixa, onde se instalaram os trapiches. Do lado da colina, voltadas para o interior, havia algumas outras ruas ao redor de uma pequena enseada, onde chegavam pequenas embarcações. Até o final do Império, as ruas estreitas, o porto desorganizado com trapiches, um simples cais de madeira, o trânsito de centenas de carroças e as epidemias marcavam o espaço urbano da capital capixaba, que mantinha um perfil tipicamente colonial. (SIQUEIRA, 2010, P. 572)

Essa é a caracterização geral que o porto recebe, um ambiente descentralizado. Seu espaço é espalhado ao longo da barra, dividido entre vários edifícios e constituído em trapiches e cais de diferentes donos. A documentação avaliada não oferece indícios que desaprovem essa descrição. O porto de Vitória no final do século XIX se assemelha a uma paisagem bem característica dos portos pré-capitalistas. Os aspectos geográficos da barra de Vitória são elogiados frequentemente por suas condições naturais, como atesta o engenheiro Cernadack, encarregado de analisar a barra de Vitória em 1874 (BRASIL, 1875, p. 207). O engenheiro dizia que “O porto da Victoria é um dos melhores e mais seguros que se conhecem. A maior parte dos rochedos e outros escolhos que se encontram de um lado do canal estão à vista”. A entrada da barra teria “largura conveniente e profundidade de 8 a 12 metros”, podendo chegar em alguns pontos a 20 e 30.

No relatório o engenheiro relatava um problema de assoreamento devido às correntes marinhas, um problema que parece ser recorrente, dada a reincidência de relatos parecidos ao longo do tempo. “Duas questões vinculadas à atividade portuária eram recorrentes nos relatórios presidenciais: os despejos de lixo nos cais e o assoreamento da barra da capital” (VASCONCELOS, 2011, P. 141). O despejo de lixo não era problemático apenas por questões sanitárias e higiênicas, mas sim por representar uma diminuição da profundidade da barra. Ainda em 1881, Marcellino de Assis Tostes solicitou estudos sobre a barra de Vitória para o Ministério da Agricultura e Obras Públicas, preocupado com o assoreamento da Barra (TOSTES, 1882, P. 47). O relatório de obras públicas registra um quadro importante. “Conservam-se em deplorável estado todos os caes da Capital”, “O edificio da praça do mercado está em sua completa ruína” (Ibid., P.36). O quadro geral das estruturas era de precariedade.

O início da década de 1880 oferece indícios de uma mudança no quadro da navegação no ES, os relatórios dos presidentes de província durante a década anterior sempre se preocupavam em relacionar a navegação com a agricultura e comércio. O tom geral era de preocupação em alcançar os progressos técnicos em ambos os campos, com destaque para a agricultura, que seria o motor do desenvolvimento. Uma vez desenvolvida a agricultura e o comércio, a navegação iria promover os avanços necessários para a província. A década dos 1880 é marcada pela

radicalização desse discurso político, que é acompanhado pelo aumento do volume da produção cafeeira e início do contato direto do Porto de Vitória com portos internacionais. Estar em contato com portos internacionais era um grande tema, sempre presente no discurso político local.

Não havia nessa época uma centralização do escoamento da produção no Porto de Vitória. A produção era escoada por cabotagem, tendo como polos Vitória, São Mateus e Itapemirim. A principal empresa responsável por essa rota era a Cia. Espírito Santo Campos, encarregada de escoar a produção Espírito-santense para o Porto do Rio de Janeiro. Posteriormente, por volta de 1886 a companhia passa a se chamar Cia. Espírito Santo a Caravellas. Os principais pontos de contato do porto de vitória se davam por cabotagem tendo como centros gravitacionais a Bahia e o Rio de Janeiro.

Um dos grandes aspectos dos portos modernos é a centralização o que leva aos ganhos de escala. Para isso é preciso que se organize uma rede de escoamento regional, e que centralize as cargas em um porto que exerça influência regional. Esse quadro não existia no Porto de Vitória antes do processo de revolucionamento portuário do século XX, sendo a distribuição da produção pulverizada pela costa. A Cia Espírito Santo a Caravellas, não era a única a realizar o serviço de cabotagem. A empresa de navegação tinha em sua rota o Rio de Janeiro, Itapemirim, Piúma, Benevente, Guarapary, Victoria, Santa Cruz, Rio Doce, S. Matheus e Caravellas, na Bahia (BRASIL, 1887, P.101). No exercício de 1879, o valor total da exportação do porto de vitória era o maior da província, mas não exercia nenhuma soberania, sobre os outros portos (TOSTES, 1881, P. 56).

É na década de 1880 que o porto de vitória inicia o contato com portos estrangeiros, o que muito anima os políticos e passa a ditar o tom dos discursos modernizantes. Esse espírito é acompanhado das expectativas acerca da criação da Estrada de Ferro Victoria à Natividade, que deveria ligar Vitória a produção no interior e em Minas Gerais, centralizando assim em Vitória o escoamento da produção da região do vale do Rio Doce e entregando à cidade o seu “futuro prometido”. Algo que acaba não se concretizando antes do fim das obras do porto capitalista, ocorrido em 1940. A navegação direta com a Europa é computada como melhoramento “reputado de alto alcance para os interesses da lavoura d’esta província” (TOSTES, 1882, P.49). Assim, a grande obsessão do pensamento político sobre a navegação passa ser a libertação do “jugo da alfândega do Rio de Janeiro”. A navegação direta ainda não era oficial, mas inicia-se por iniciativa prodigiosa de comerciantes. Pousou em Vitória um navio vindo da Itália carregado de sal, que retornou carregado de café capixaba. (TOSTES, 1882, P.49)

O feito é creditado a Wenceslau Prado, cuja façanha foi copiada pelo negociante Netto Couto & Comp, que mandou vir da Europa um navio que esteve na barra sendo carregado de café com destino a Hamburgo. Os espíritos estavam mudados, percebe-se uma articulação em torno do tema da navegação. No intervalo de 1880-1883 houveram algumas reformas na barra de vitória, que se iniciaram devido à situação precária dos cais (TOSTES, 1881, P.24), curioso é o

fato das reformas terem sido feitas por capitalistas: o Caes do Imperador foi reformado por Francisco Pinto de Oliveira, matriculado como comerciante. A mesma coisa ocorre no Caes do Commercio, reformado pelo negociante José da Silva Cabral. O Caes da Imperatriz haveria de ser um ponto turístico. O Caes da Alfândega continuava a ter sérios problemas de higiene e diminuição de profundidade devido ao despejo de Lixo, como já relatado. A situação da capitania do porto, por outro lado, era precária. No entanto se iniciam obras para a Cia. de aprendizes de marinheiros, que constituiria na construção de um Cais. Essa era uma questão pendente a algum tempo, e as obras estavam finalmente acontecendo. Apesar do avanço com relação à atenção dada a barra de vitória, a salubridade era um problema constante, era tema de preocupação o estágio de descaso com as questões de higiene. O relator de salubridade do porto se lamenta: “a continuar este estado de cousas, pode esta província ser atacada fácil e desastadamente por qualquer epidemia” (SOUZA, 1882, P.40). O porto era um lugar insalubre, de insegurança biológica. É nesse período, sob diversas queixas que se proíbe o despejo de lixo no Caes da Alfândega, pois “já estava prejudicando a profundidade do ancoradouro d’esta capital”.

Herculano Marcos Inglez de Souza, articulado com os ânimos crescentes do comércio e da possibilidade da navegação direta, organiza uma reunião com os comerciantes e a imprensa, com o objetivo de conscientizar a sociedade capixaba das vantagens do comércio direto com a Europa. (SOUZA, 1882, P.15) Para confirmar a mudança de ânimo, no mesmo período se concretiza a vinda do engenheiro norte-americano William Milnor Roberts, com o objetivo de estudar a barra de vitória, como fora solicitado por Marcellino Tostes (TOSTES, 1881, P.46).

A esperança era de um projeto de modernização completa. Milnor Roberts era um dos mais renomados engenheiros a serviço do Império, com altíssima reputação internacional. Seus estudos sobre a barra de vitória têm grande influência, sendo citado por vários anos após sua morte. Estes estudos e o relatório de Milnor Roberts são as primeiras e principais referências com relação à modernização portuária no final do século XIX em Vitória. Diz-se que o projeto do engenheiro de Roberts propunha a criação do porto em Vila-Velha (SIQUEIRA, 1980, P.75), o que acabou não se concretizando por razões políticas. Trata-se de uma importante fonte para os estudos portuários no Espírito Santo. Marcelino Tostes agradece a dezenas de habitantes e negociantes que apoiaram a estadia e os estudos do Engenheiro. (TOSTES, 1882, P.45)

O quadro que parece se emoldurar é uma espécie de “aceleração” na política e nas relações relacionadas ao Porto de Vitória nas últimas décadas do século XIX, quando se observa-se um alto grau de envolvimento da sociedade capixaba com relação às reformas espontâneas, organização da venda do café para o exterior, amplo apoio e interesse em estudos científicos sobre a barra. Na gestão que sucede a Marcellino Tostes, Herculano Marcos Inglês de Souza (Ibid., 1882, P. 16) argumenta sobre a mudança da Capital, no que parece ser uma resposta a alguma discussão política. Para ele, a capital da província deveria ser centralizada, não havendo razão de ser onde hoje é Vila Velha, como supostamente havia recomendado Milnor Roberts, nem em

Vitória. A preocupação era com os problemas de higiene e com o desenvolvimento futuro da cidade. Na opinião do presidente Herculano Souza a cidade de Vitória não teria condições de comportar o crescimento econômico e as necessidades urbanísticas. Dever-se-ia deixar a barra e a cidade de Vitória dedicada às atividades portuárias, deslocando a vida urbana para outra região. O porto deveria deixar ser uma parte da cidade, para ser toda ela!

“Com a prosperidade que as duas estradas de ferro projectadas, os engenhos centraes e a navegação directa trarão infalivelmente a esta rica parte do Império, a cidade de Victoria, situada na encosta d’ uma montanha apertada pelo mar em uma estreita língua de terra, despida de condições que possam oferecer o confortável à sua população e os melhoramentos materiaes que são baze de todo o progresso intelectual e moral, como nos ensina a sã filosofia, a Cidade da Victoria não mais poderá continuar a ser a Capital da Província sem uma grave aberração”
(Ibid., 1882, P.16)

Nos parece plausível situar a década de 1880 como um período de aceleração do discurso político da província do Espírito Santo; as expectativas eram altas, vislumbrava-se a concretização de um longínquo desejo, o desenvolvimento da navegação direta, a libertação da dependência com relação à alfândega do Rio de Janeiro que drenava o potencial arrecadatório da província. Esse desejo não passava unicamente por uma expectativa de modernização portuária, mas isso sempre aparece integrado à questão das estradas de ferro. Havia a noção de que o porto dependia de uma maior influência regional, e de capacidade centralizadora, para que se criasse escala e se desenvolvesse influência internacional.

“A Victória, diz o Sr. Roberts no relatório citado, não obstante as suas vantagens naturaes como porto comercial, tem pouco comércio. E uma sem progresso, precisando do estímulo de uma estrada de ferro para o interior, onde possa encontrar alguma região productora e populosa. Sem algum meio moderno de transporte para uma tal região, ella continuará a definhar”. (AUGUSTO, 1885)

Observa-se pela primeira vez a aparição do que aparenta ser uma elite comerciante se articulando em torno da revitalização dos cais, da procura por contratos internacionais, e se envolvendo no que aparenta ser um debate sobre quais seriam os rumos da cidade de Vitória com os projetos de melhoramento. No exercício de 1885-1886, observa-se que mais de 90% das receitas são provenientes de exportação para portos estrangeiros (RODRIGUES, 1886, P.32). Observa-se também que a quantidade de navios que se dirigem ao exterior é muito menor do que os navios nacionais, uma relação de apenas 20 ante 159 dedicados à cabotagem. Ainda assim, os 20 navios representavam uma receita para a Alfândega diversas vezes maior do que a exportação para outras províncias, que já havia se tornado irrelevante. O perfil comercial se altera

completamente em um curto espaço de tempo. Ainda assim, a estrutura portuária segue precária e a operação é tipicamente pré-capitalista e baseada em trapiches ainda em 1888, como descreve o relatório do Ministério da Agricultura e Obras Públicas:

Os navios dão as descargas por meio de canoas empregadas no tráfego do porto, denominadas pranchas. – Os navios de até cinco metros de calado podem aproximar-se do caes em distância de 30 metros, e, por meio de <dalas> fazem a descarga rapidamente; navios de maior calado fundeiam ao largo em distância de 100 a 150 metros. – Estas canoas de boca aberta denominadas pranchas podem suportar 10 toneladas e são navegadas por quatro homens. – O Serviço da companhia brasileira faz-se fundeando o navio ao largo e ahi descarrega para as pranchas, sendo o valor médio do kilograma um real. Vapores menores atracam a trapiche, mesmo por terem maior estadia no porto. Para este porto conduzem os vapores brasileiros pouca ou nenhuma carga. – A entrada do porto tem meia milha de lardo e logo dentro da bahia há um baixo arenoso, que dá passagem no baixa-mar a navios de até cinco metros de calado, no canal estreito formado entre ele e o monte moreno; os navios de maior calado tem de esperar a préa-mar para dar fundo junto à cidade em 26 metros de agua, sempre sob direção do práctico. O porto da cidade de Vitória fica a três e meia milhas da barra e na ilha do mesmo nome. Segundo informações dos prácticos, tem o estuário diminuído um pouco. Não há necessidade de estabelecer-se trapiches pela razão da muita agoa próxima aos caes, o que pode produzir no futuro graves inconvenientes com o desenvolvimento da navegação; já obstruindo o porto pela acumulação de areias, já estreitando-o com as obras dos mesmos trapiches. (BRASIL, 1888, P. 621)

Thiago Mantuano em seu livro “O trapiche e suas fronteiras” (2015), resultado de 5 anos de pesquisa na área, interpreta a racionalidade da operação portuária pré-capitalista. Ao contrário do que se pensa, segundo este autor, há uma racionalidade atuante no porto pré-moderno, sua operação é complexa, mas mais complexo ainda é o sistema no qual seu papel está inserido. Há uma sofisticada da articulação entre a operação portuária desorganizada, e a efetivação de mercadorias produzidas em um contexto pré-moderno, nos mercados capitalistas no ultramar. O trapiche é a espinha dorsal do sistema econômico do Brasil que transita entre o arcaico e o moderno. Sem ele, as mercadorias não poderiam se efetivar em valor de troca no mercado mundial. A configuração dos cais existente em vitória era um mistério, mas descobertas de três

mapas da barra de vitória oferecem boas perspectivas de trabalho se somadas às informações já colhidas e aos dados dos almanaques mercantis.

Pudemos observar que a operação portuária em vitória seguiu descentralizada durante todo século XIX, como era comum num porto de tipo ainda colonial. No entanto, a própria operação portuária era cheia de dualidades. O porto do rio de janeiro conviveu com a existência dos trapiches de forma concomitante ao porto moderno por um bom período, até a sua completa modernização capitalista. Observa-se no tom do discurso político e nas preocupações sociais com relação ao porto, que há intencionalidade de racionalização do espaço portuário desde pelo menos a década de 80.

Apesar de ainda não podermos caracterizar a fundo a operação portuária em vitória, percebemos que as intenções modernizantes não são exclusividade do século XX. Tanto existe racionalidade econômica nas forças que articulam sobre a região portuária de vitória que o discurso político para esse fim não se resume em reformar a barra, mas sim na criação de uma verdadeira região econômica.

Ao ler o discurso político percebemos a urgência dada à criação de uma rede de transportes que ligasse a produção agrícola à capital. Não se falava em porto sem falar de ferrovia e de estradas. A região era pensada em interdependência, em um sistema complexo; sabia-se bem que um porto moderno não significava simplesmente novas estruturas, mas a formação de uma hierarquia regional que envolvesse aumento das zonas de influência, concentração regional, e redes de escoamento eficientes.

Conclusões:

Vitória não era uma cidade qualquer, mas uma cidade portuária. Sua história e seu perfil urbanístico ao longo do tempo não deixam dúvidas quanto a isso. Os homens do passado também pareciam não ter dúvida. Seja na colônia ou no processo de desenvolvimento econômico do século XIX, o porto em Vitória desempenhou um papel histórico fundamental. Pouco se conhece sobre a operação portuária e das interações políticas no período que antecede o porto na forma que o conhecemos hoje. Todavia, talvez não havia outro contexto que tenha sido mais determinante para a definição de Vitória como cidade portuária, do que o pré-capitalista, no período das exportações de café na segunda metade do século XIX. A história portuária tem se provado um campo de reflexão profícuo, com um alto grau de possibilidades.

Inspirados por esse quadro, nos vimos convidados a pensar sobre as relações entre história, navegação, trocas, capitalismo, história regional, e o objeto de estudo, o as relações e interações porto-cidade em Vitória. Estabelecemos um processo de pesquisa documental que mobilizou diferentes fontes de informação, cujo tratamento merece o devido tempo e cuidado. Apesar do vazio historiográfico sobre o tema, nossa experiência parece indicar diversas possibilidades de pesquisa, em vista de serem trabalhadas.

Na presente comunicação, recortamos uma leitura de fontes acerca do contexto político do porto pré-capitalista, inspirados pela noção de que há uma racionalidade específica desse espaço, que ainda há de ser traduzida pela historiografia. Observamos o surgimento de um discurso político afinado com a modernização, a participação de uma comunidade de comerciantes ativa e engajada na produção do espaço portuário como um agente urbano, e o perfil de operação contíguo na barra do final do século XIX.

6 – Referências Bibliográficas:

Fontes:

AUGUSTO, M. Estrada de Ferro Da Victória, Victória, 13 de maio de 1885. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

BRASIL, Ministério da Agricultura. Relatório do anno de 1874 apresentado a Assembléa geral legislativa na 4ª sessão da 15ª legislatura. Typographia americana. 1875. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

BRASIL, Ministério da Agricultura. Relatório do anno de 1886 apresentado a Assembléa geral na 2ª sessão da 20ª legislatura. Imprensa nacional. 1887. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

BRASIL, Ministério da Agricultura. Relatório do anno de 1888 apresentado a Assembléa geral na 4ª sessão da 20ª legislatura. Typographia americana. 1875. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019.

SOUZA, H. M. I. Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Herculano Marcos Inglez de Souza entregou no dia 9 de dezembro de 1882 ao Exm. Sr. Dr. Martim Francisco Ribeiro de Andrada Junior a administração da Província do Espírito Santo. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1882. Disponível em: <<http://www.ape.es.gov.br>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

TOSTES, M. A. Relatório apresentado à Assembléa Legislativa da Província do Espírito Santo em sua sessão ordinária de 8 de março de 1881 pelo Presidente da Província, Exm. Sr. Dr. Marcellino, de Assis Tostes. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1881. Disponível em: <<http://www.ape.es.gov.br>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

TOSTES, M. A. Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Marcellino de Assis Tostes no dia 13 de fevereiro de 1882 passou a administração da província do Espírito Santo ao Exm. Sr. Tenente-Coronel Alpheu Adelpho Monjardim de Andrada e Almeida. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1882. Disponível em: <<http://www.ape.es.gov.br>>. Acesso em: 16 de agosto de 2019

Bibliografia:

MANTUANO, Thiago. **O Trapiche e suas fronteiras: A operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX**. Autografia, 2015.

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

VASCONCELOS, Flavia Nico. **O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?**. 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

SIQUEIRA, Maria da Penha. **O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)**. 1980. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 1980.

