

## **Estrada de ferro, desenvolvimento regional e relações de poder: o caso do Espírito Santo na Primeira República**

**Leandro do Carmo Quintão (IFES)**

Mestre e doutorando em História Social das Relações Políticas pela Universidade Federal do Espírito Santo. Professor do Instituto Federal do Espírito Santo.

**Resumo:** O presente artigo pretende compreender qual o papel das ferrovias construídas no estado do Espírito Santo, durante a Primeira República, para o 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-chaves:** Espírito Santo. Estrada de Ferro. Porto de Vitória.

**Abstract:** This article intends to understand the role of built railroads in the state of Espírito Santo, during the First Republic, to 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.

**Key-words:** Espírito Santo. Railway. Vitória Port.

## **Introdução**

Nos últimos anos, presenciamos um crescimento de investimentos do governo federal na área de transporte ferroviário. Depois de algumas décadas de estagnação, a discussão sobre a viabilidade dessa modalidade de transporte recrudescceu, tornando-se cada vez mais consensual uma resposta positiva nessa direção. No ano de 2012, chamou-nos a atenção o pacote de investimento lançado pelo governo federal, no valor de R\$ 91 bilhões para aquele setor, sendo mais da metade (R\$ 56 bilhões) previstos até 2017. Entrarão em leilão 10 mil quilômetros de ferrovias, 2,6 mil a serem leiloados até abril de 2013 (Amato; Mendes; 2012).

A despeito do que está por vir, em 2012 o país já contava com a construção de algumas vias férreas, outras em duplicação ou ainda no papel.<sup>1</sup> Há uma pluralidade de projetos regionalizados, embora alguns estejam conectados a diversos troncos ferroviários. Tendo em vista esse contexto, rompida a atonia pela qual passava essa modalidade de transporte, é necessário revisitar o passado ferroviário brasileiro, a fim de compreender suas especificidades, vicissitudes e características, além de sua contribuição para a economia nacional, particularmente entre a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX, período considerado de maior expressão desse meio de transporte na história brasileira.

No presente artigo, pautado na história regional, analisaremos um projeto de desenvolvimento econômico regional construído para o Espírito Santo, ainda no limiar do século XIX, que sofreu um rearranjo, ou melhor, um incremento, graças ao surgimento dos caminhos de ferro e seu *boom* quilométrico no mundo, inclusive no Brasil. Além disso, mostraremos de que forma ele interferiu na geopolítica da dita região, a partir de um reordenamento na hierarquia econômica dos municípios, favorecendo os interesses da capital em detrimento de outros, porventura contrários.

## **As estradas de ferro no Brasil e no mundo – século XIX**

---

<sup>1</sup> No referido ano, estavam em obra a Ferrovia Norte Sul (ligando o noroeste de São Paulo até o sudoeste do Maranhão), a Ferrovia da Integração Oeste-Leste (ligando o litoral baiano ao seu interior), a Ferrovia Nova Transnordestina (ligando Pernambuco, Ceará e Piauí), Ferrovia Segregação Leste (interior de São Paulo), a Ferronorte (interior do Mato Grosso). Em duplicação, a Estrada de Ferro Carajás (entre Pará e Maranhão) e o trecho concedido à ALL, entre Itapira e Santos (em São Paulo). Ainda no papel, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (entre Goiás e Mato Grosso), o Projeto Serra Sul (interior do Pará), Corredor Ferroviário de Santa Catarina e o Ferroanel (contorno ferroviário da região metropolitana de São Paulo). Sobre isso ver (Revista Ferroviária, 2012).

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. As outrora famigeradas crises de abastecimento não mais amedrontariam a população no velho continente, onde fosse possível ouvir o apito e a fumaça em constante deslocamento, por linhas que rasgavam os rincões europeus.

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, ficando para mais tarde a chegada dos trilhos em outros continentes (Hobsbawn, 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 e conforme havíamos mencionado, esses “privilégio” fora essencialmente desigual, isto é, privilegiando a Europa e à América do Norte, tornando-as soberanas no que diz respeito à malha ferroviária, e só acompanhadas bem de longe – e isso 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)**

<b>Década</b>	<b>Reino Unido</b>	<b>Resto da Europa</b>	<b>Estados Unidos</b>	<b>Resto do mundo</b>
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: Hobsbawn, 2003.

Ligando diversas regiões, verdadeira revolução nos transporte ocorreu em vários países. Contudo, esta não foi apenas 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.

Nos casos da Alemanha e da Itália, 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 se não fosse a imediata constituição de ramais ferroviários cortando e interligando territórios, antes impossibilitados de serem alcançados pelos recém-criados governos (Kemp, 1985).

Por outro lado, nos Estados Unidos e na Rússia czarista, a ferrovia concorreu para a consolidação da 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, fora 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<sup>2</sup>. Em parte, a situação ocorria na medida em que foram criadas as 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 distantes (Mauro, 1976 apud Quintão, 2010a).

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 concorreram também para dar vida à industrialização russa, especialmente na Ucrânia, em Moscou e em São Petersburgo, financiada pelo regime czarista (Kemp, 1985).

Na retaguarda desse processo se encontrava a América Latina. 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 desses países que as vias férreas chegaram ao subcontinente, mediante a inversão de capitais, merecendo destaque o papel da Inglaterra, a maior investidora no século XIX.

---

<sup>2</sup> Trata-se da pintura de John Gast, de 1872, chamada “Progresso Americano”.

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. Até hoje, segundo Nunes (2008:42-43),

[...] 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. Entre eles, encontramos três cruciais: o fato da construção dos primeiros trilhos ter ocorrido em um período de plena 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. Conseqüentemente, somente após 1852, com a estabilidade política e as concessões dadas pelo governo imperial (como privilégio de zona e garantia de juros)<sup>3</sup>, ocorreria 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, seriam testemunhas de uma “febre” ferroviária no Brasil, complementando a integração desse país na divisão internacional do trabalho.

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 eram

---

<sup>3</sup> Lei nº 641 de 26 de Julho de 1852. Cf. Silveira, 2007.

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, e a Companhia Paulista de Estradas de ferro bem como a D. Pedro II, constituídas a partir de empréstimos junto aos bancos britânicos. Anos mais tarde, 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, não destoaram da lógica existente na América Latina. Eles não tinham a pretensão de alterar o modelo econômico agroexportador herdado do período colonial, mas, ao contrário, de concorrer para recrudescê-lo. No nordeste, com o açúcar e o algodão, 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.<sup>4</sup> Outros símbolos do maquinismo oitocentista complementaram o quadro, como a máquina de beneficiar café, porém o fiel da balança fora 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.<sup>5</sup>

Influenciado por essa 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*

---

<sup>4</sup> 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. Adaptado de Silva, 1985 apud Quintão, 2010a.

<sup>5</sup> 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 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 apud Quintão, 2010a).

*produtos sob baixas tarifas] sempre acarretaram diminuição de receitas* (Couty, 1984: 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 europeus.

A percepção do sentido radial (fazenda-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.<sup>6</sup>

A presença estatal nesse campo recrudescceu 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 tornou-se uma das maiores se comparado com outros países nesse setor: de 1889 a 1930, a propriedade e operação das companhias saltara 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). Prevalencia 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 traduzia-se em corte de gastos devido à suspensão no pagamento de garantia de juros. A alternativa fora o arrendamento a empresas estrangeiras, fato que se tornou preocupante com o advento da Primeira Guerra Mundial, pois causou o surgimento de poderosos

---

<sup>6</sup> A respeito dos diversos planos ferroviários criados no império, cf. Natal, 1991.

conglomerados econômicos. O principal deles, a *Brazil Railroad*, de Farquhar, junto 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 indireta<sup>7</sup>, ao estender as atividades agroexportadoras para regiões mais interioranas. Passaram a integrar também regiões antes isoladas, especialmente no centro-sul brasileiro. Não obstante, sua 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, exemplificadas pelo incremento da indústria de base 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).

Outras transformações estão diretamente relacionadas à geopolítica regional. 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 –, dinamizaram 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: 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],

---

<sup>7</sup> 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).



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.

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, há casos em que núcleos urbanos possuidores de pequenos e médios portos criaram mecanismos que romperam total ou parcialmente com essa relação de dependência, conformando seus próprios “pés-de-galinha” e uma conexão direta com o comércio exterior. Ou seja, desenvolveram estratégias regionais para interromper parcial ou totalmente a sua dependência em relação às grandes metrópoles. É o caso de Vitória, por meio de uma estratégia de desenvolvimento regional pautado na centralização das exportações no seu terminal portuário, a qual será analisada no presente estudo.

### **As estradas de ferro no Espírito Santo: relações de poder e desenvolvimento regional**

Tendo em vista o fato de estar à sombra 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 seria 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 articulação a dois importantes troncos ferroviários capixabas. Para melhor compreensão, retomaremos sua gênese.

Antônio Silva Pontes é considerado pela historiografia capixaba o precursor do projeto de reanimar o Espírito Santo, então capitania. No entanto, ao ser nomeado pelo príncipe regente D. João, ainda no fim do século XVIII, recebera a real 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 reanimar 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 – 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 agora era a estrada de rodagem, vista com bons olhos pelo príncipe regente, o qual se pautava no incremento das comunicações para realizar a interiorização da metrópole (Dias, 1986 apud Quintão, 2010a).

Nesse sentido, em 1814, apenas dois anos após iniciar seu governo no Espírito Santo, Francisco Rubim iniciou a construção da primeira estrada de rodagem ligando Vitória a Ouro Preto, então capital mineira. A estrada apelidada pelo seu nome demoraria seis anos para ficar totalmente pronta, sinal 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 além não fosse feito, como o incremento populacional ao longo da via, para torná-la atrativa aos comerciantes e viajantes de uma forma geral (Santos, 2005).

Conseqüentemente, o Espírito Santo seria contemplado com a vinda de imigrantes, primeiramente através de Rubim, em 1913, e posteriormente, a partir de 1847, com o então presidente da província Couto Ferraz. A alocação dos núcleos populacionais estabelecidos seguiria 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 seriam construídas depois, como a de Santa Thereza (ligando também as províncias mineira e capixaba), e a Costa Pereira (ligando Vitória ao núcleo de imigrantes de Santa Leopoldina), seguiriam essa racionalidade (Quintão, 2010a).

A resposta aguardada pelos núcleos imigrantes formados ao longo do século XIX apareceria somente na centúria seguinte. Bem lentamente, Vitória adquiria uma dinâmica comercial própria integrando-se 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 e transporte, como ocorreu em São Paulo. Os imigrantes chegaram, mas não em quantidade suficiente para modificar os “vazios demográficos” existentes na província. A demografia constituía o ponto chave dos problemas (Quintão, 2010a).

Paralelamente, Vitória não oferecia atrativos para a realização de uma modernização portuária, devido à insignificante produção e exportação pelo seu porto, que embora crescente, não era sequer o principal 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, 2010a).

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

<b>Região</b>	<b>1851</b>	<b>1863</b>	<b>1873</b>	<b>1883-1884</b>
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: Espírito Santo, 1852; Ibidem, 1864; Ibidem, 1874; Ibidem, 1886 apud Quintão, 2010a.

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, recebendo embarcações estrangeiras de forma mais sistemática somente a partir das 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<sup>8</sup> de café, mas também pela forte 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.

Essa situação foi denunciada pelo então deputado provincial e futuro governador 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 a centralização das exportações no terminal da capital. Além disso, intercedia junto ao imperador pela construção de uma estrada de ferro entre Vitória e Natividade (leste de Minas Gerais), revelando a emergência, na elite capixaba, de um pensamento ferroviarista que começava a ganhar força (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. Intento esse que encontrava grande oposição em figuras como Couty (1984), o qual a considerava completamente inviável empreendimentos desse porte, pautados 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, a província capixaba buscava mecanismos para desenvolver planos e concessões desse

---

<sup>8</sup> 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 fez desaparecer boa parte das grandes propriedades da região, tipicamente pautadas por relação escravista até então (Rocha; Cosseti, 1983 apud Quintão, 2010a).

tipo. 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 traziam às economias de diversas regiões, especialmente àquelas das províncias vizinhas. A intenção de comunicação com Minas Gerais ganhava novos contornos.

Todavia, por ser uma província pobre, de aspectos geográficos interioranos pouco conhecidos e por apresentar uma economia de menor expressão em relação às províncias cafeeiras vizinhas, faltaram investidores (existentes ou interessados em investir) no Espírito Santo, e 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, mostrando-se interessado nesse projeto – certamente influenciado pelo desejo de integração territorial constituído após a Guerra do Paraguai – por ambicionar uma ligação interprovincial (Rosa, 1976 apud Quintão, 2011).

No entanto, até a instauração do Regime Republicano, o Espírito Santo somente 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 Itapemirim<sup>9</sup> (Quintão, 2011), importante cidade polarizadora da produção cafeeira na região sul, 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. Restava apenas levar o café, ali transportado mais rapidamente, para Vitória.

De fato, a partir do final dos oitocentos, o “pensamento político capixaba”<sup>10</sup> serviria de base para o nascimento de um outro “pensamento” na província, o ferroviarista, 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 necessidade do estabelecimento de uma comunicação com o sul, alargando a hinterlândia da capital, ainda atida à região central. Essa aspiração seria potencializada anos mais tarde, tornando-se análoga – em importância – àquela direcionado à hinterlândia de Minas Gerais.

---

<sup>9</sup> Trata-se da Estrada de Ferro Caravelas, sob concessão do Visconde de Matosinhos.

<sup>10</sup> 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.

Sendo assim, nos primeiros anos do regime republicano, em que fora eleito presidente do estado, Moniz Freire apresentava-se como o “herdeiro” do antigo projeto de desenvolvimento regional pautado na centralização das exportações em um só porto. Alegando uma série de vantagens, defendia que isso acontecesse na capital, reproduzindo fielmente o desejo outrora articulado. Seria a via férrea o meio para realizar esse desafio, estreitando a comunicação da capital com sua hinterlândia, 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 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 capixaba<sup>11</sup>, extremamente insignificante se comparada com a de outras regiões brasileiras (Rosa, 1998 apud Quintão, 2010a). 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: fora construída para “interiorizar” Vitória, no sentido de escoar para lá a produção da região sul, desviando seu trajeto e, conseqüentemente, seu excedente que ia para o Rio de Janeiro, denotando uma tentativa de territorializar o complexo cafeeiro capixaba. Paralelamente, a “Vitória a Minas”, com obras iniciadas somente em 1903, tinha a função de comunicar a capital com Minas Gerais, desbravando o 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 passariam 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

---

<sup>11</sup> 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 apud Quintão, 2010a).

portavam ainda como núcleos típicos da fase colonial, ou seja, pouco relacionado à expansão do café (Buffon, 1992).

Na verdade, esse era o desejo de Moniz Freire e objetivo do “pensamento político capixaba” do século XIX. Dirimir a dinâmica portuária dos pequenos portos, paralelos ao de Vitória, centralizando nessa cidade 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”.<sup>12</sup>

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 principal porto escoador da produção cafeeira, enquanto a segunda se aproveitaria da ferrovia Vitória a Minas para galgar essa posição, superando Linhares no norte do estado (Borgo 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, 2010a). Iniciava-se uma “batalha” no periódico local, constituída a partir de interesses regionais. Diferentemente de Colatina – a qual recebera muito bem a comunicação que a tiraria do isolamento, e mais tarde daria condições necessárias de transferir para si a sede do seu município (retirando-a de Linhares) –, Cachoeiro almejava desenvolver o porto mais próximo, em ascensão com o café, beneficiando assim a região.

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

---

<sup>12</sup> 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, Ibiracu e Fundão (Buffon, 1992).

desbravador da ferrovia iria comungar 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.<sup>13</sup>

Por intermédio das ferrovias, impunha-se uma “mais-valia da capital”, de Vitória sobre o interior, a fim de dimensioná-lo como sua hinterlândia. Segundo Raffestin (1993: 194), 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.*

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, 1993: 195). No caso em questão, as intenções de uma região que buscava desenvolver seu porto regional e de outra que enxergava na ferrovia a chave para sua ocupação e desenvolvimento econômico.

Tão antiga aspiração iria se concretizar 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, caíam as exportações pela *Leopoldina Railway*, a qual havia alcançado 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 Rio de Janeiro, o Porto de Itapemirim e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo – também pertencente à dita companhia desde 1907 – fazia o sentido contrário. Isso contribuía para que o terminal da capital estabelecesse um comércio cada vez mais regular com o

---

<sup>13</sup> Sobre o desenvolvimento de Colatina e do norte do estado após a chegada da Estrada de ferro Vitória a Minas, ver Borgo et.al., 1996 e Campos Júnior, 2004.



exterior e, devido ao aumento de sua movimentação, para que as obras de seu melhoramento efetivamente saíssem do papel (Siqueira, 1995).<sup>14</sup>

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

<b>Ano</b>	<b>Porto de Vitória</b>	<b>Leopoldina Railway</b>	<b>Outros</b>
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 apud Quintão, 2010 a.

A extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba estava sendo contornada pela contínua diminuição do transporte de café para o estado vizinho. Observando tabela 4, vemos que os dois ramais da *Leopoldina Railway*, cada um em uma direção, cresciam em renda bruta, embora aquele direcionado à capital capixaba estivesse sempre à frente, demonstrando que o plano de Moniz Freire começava a se concretizar. A “Sul do Espírito Santo” levava para a capital, de forma crescente, o café da região sul, ampliando a hinterlândia do porto de Vitória.

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

<b>Período</b>	<b>Ramal Sul do E. Santo</b>	<b>Ramal de Santo Eduardo</b>
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 apud Quintão, 2010 a.

<sup>14</sup> 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.

Logo, Vitória passou a exportar paulatinamente a produção das hinterlândias capixabas e de seus pequenos 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, recrudescia a quantidade de café e madeira transportados pelos seus trilhos em direção à capital, conforme nos informa a tabela 5.

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

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

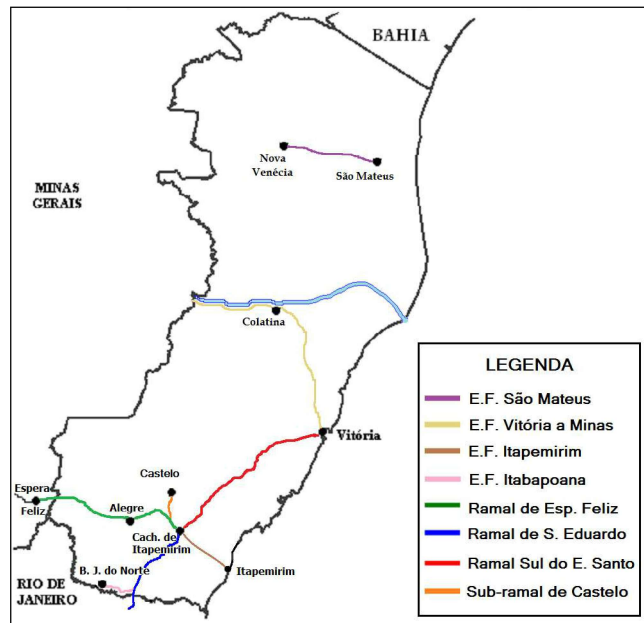
Fonte: Adaptado de Rosa, 1985.

Praticamente até 1930, ocorre a expansão total da malha ferroviária capixaba, com a disposição radial no sentido zona de produção-porto.<sup>15</sup> 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.

#### **Mapa 1 – Malha Ferroviária do Espírito Santo em 1930.**

---

<sup>15</sup> A expansão da malha saltara de 71km em 1889, início do período republicano, para inéditos 750 km. Cf. Quintão, 2012.



Fonte: Adaptado de Buffon, 1992; Quintão, 2012;

### Considerações finais

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. 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, ainda 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. O que estava em jogo era a lógica da capital e sua força, por meio de integração, prevalecendo interesses de dominação econômica, pois de uma forma geral 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. Como resultado, Vitória passava a abrigar o principal porto do estado, o terceiro maior cafeeiro do Brasil (Siqueira, 1995), acumulando os excedentes gerados nas novas hinterlândias, tornando-se a principal cidade 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 projetos ferroviários para o Brasil do século atual.

### Referências bibliográficas

AMATO, Fábio; MENDES, Priscilla. *Governo lança pacote de concessão de R\$ 133 bi para rodovias e ferrovias*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/08/governo-lanca-pacote-de-r-133-bilhoes-para-rodovias-e-ferrovias.html>>. Acesso em: 17 Ago. 2012.

BETHELL, Leslie. A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930. In: \_\_\_\_\_. *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 Antonio. *O café e a urbanização no Espírito Santo: aspectos econômicos e demográficos de uma agricultura familiar*. 1992. Dissertação (Mestrado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia, Unicamp.

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

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

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

FALEIROS, Rogério Naques. História e extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba: uma proposta de interpretação. In: *HEERA*. Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada – vol.5. Nº8. Juiz de Fora: Jan-jun 2010.

FREIRE, José de Mello Carvalho Moniz. *Cartas a S.M. o Imperador*. 2.ed. Vitória: IHGES, 2012. Cadernos de História, n.49.

HOBBSBAWN, Eric. *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. 5.ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

KEMP, Tom. *A revolução industrial na Europa do século XIX*. Lisboa: Edições 70, 1985.

NATAL, Jorge Luís Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e perspectivas*. 1991. Tese (Doutorado em Ciência Econômica) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Economia – Unicamp.

NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-Americana: porque não anda esse trem?* 2008. Tese (Doutorado em Integração da América Latina) - Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina – Universidade de São Paulo.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. *A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a interiorização da capital*. Vitória: Secult, 2010.

\_\_\_\_\_. A expansão ferroviária em solo capixaba. In: SILVA, Igor Vitorino da; QUINTÃO, Leandro do Carmo. *O Espírito Santo da Primeira República*. Vitória: Florecultura, 2012.

\_\_\_\_\_. “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, 2011.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000.

*REVISTA ferroviária*. São Paulo, Junho/Julho, 2012.

RIBEIRO, Diones Augusto. *Busca à “primeira grandeza”*: o Espírito Santo e o governo Moniz Freire (1892-1896). 2008. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social das Relações Políticas – Universidade Federal do Espírito Santo.

ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. *Uma ferrovia em questão: a Vitória a Minas 1890/1940*. Vitória: [s.n.], 1985.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. *História econômica da independência e do império*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, Estilaque Ferreira dos. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. In: *DIMENSÕES – Revista de História da UFES*. n.17. Vitória: Centro de Ciências Humanas e Naturais – UFES, 2005. p.47-68.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *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, Boris (dir.). *O Brasil republicano, v.8: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. 8.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. (História geral da civilização brasileira; t.3; v.8).

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarzo. *O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940*. Vitória: CODESA/UFES, 1984.

TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.

# **BREVE ENSAIO SOBRE ECONOMIA ERVATEIRA ATRAVÉS DOS TRANSPORTES<sup>1</sup>**

José Antonio Fernandes  
mestre em História pela Universidade Federal da Grande Dourados  
professor da Rede Estadual de Ensino de Santa Catarina  
jose\_jaf@hotmail.com

## **RESUMO**

O objetivo do texto é fazer uma breve análise dos meios de transporte envolvendo a erva-mate em Mato Grosso, desde o fim do século XIX até meados do século XX, buscando encontrar alguns avanços tecnológicos em estradas e portos, nos modos de transporte e nos veículos utilizados. A partir de Mato Grosso, tentarei fazer uma reflexão comparativa com outros estados produtores, especialmente Paraná e Santa Catarina, com os quais trabalhei em artigo recente sobre relações de trabalho no mundo ervateiro brasileiro. O ensaio é elaborado a partir de análise documental e bibliográfica, partindo do que desenvolvi em minha pesquisa de mestrado, procurando mostrar ainda algumas outras questões relacionadas à produção e exportação de erva-mate, como, por exemplo, a situação do mercado argentino, principal destino do produto brasileiro até a década de 1960. Das fontes as quais analiso, destaco especialmente a documentação relacionada à Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), à Companhia Mate Laranjeira e ao Instituto Nacional do Mate (INM).

---

<sup>1</sup> Este artigo é uma parte extraída da minha dissertação de Mestrado, intitulada “Erva-mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)”, que trata da produção de erva-mate em meio aos colonos da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), acrescentado de outras informações comparativas relacionadas aos estados de Santa Catarina e Paraná. Vale dizer que, para a realização da pesquisa que deu origem a essas informações contei com uma bolsa da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (FUNDECT).