

# **OS ESFORÇOS DO GOVERNO CAPIXABA PARA A DINAMIZAÇÃO DA CAFEICULTURA NA PRIMEIRA REPÚBLICA: A TENTATIVA DE TERRITORIALIZAÇÃO DA DINÂMICA CAFEIEIRA**

**Mayara Lyra Bertolani – UFES**

[mavarabertolani@gmail.com](mailto:mavarabertolani@gmail.com)

**Ednilson Silva Felipe – UFES**

[ednilsonfelipe.ufes@gmail.com](mailto:ednilsonfelipe.ufes@gmail.com)

**Área Temática: História Econômica e Social**

## **RESUMO**

O foco principal do trabalho é ponderar as medidas adotadas pelo Governo Estadual, no período da Primeira República, que auxiliaram no progresso da economia agroexportadora capixaba, pautada pela exportação de café. Dessa forma, simultaneamente, avaliamos as ações adotadas pelo Estado no aspecto local e os motivos para a efetivação dessas ações. Embora possam ser apontados os êxitos das ações e a importância que passaram a ter para a economia capixaba, sua intenção não pode ser toda completada, visto que o problema do financiamento da expansão cafeeira não pôde ser resolvido no período da Primeira República.

**PALAVRAS-CHAVE:** Defesa do café, Espírito Santo, Primeira República.

## **INTRODUÇÃO**

Com a Abolição da Escravidão, a Proclamação da República e a Constituição de 1891, ocorreram consideráveis modificações no que diz respeito à atuação econômica e política do poder regional, pois as Províncias se transformaram em Estados e adquiriram direitos antes inexistentes, tais como: i) prover seus gastos a partir de suas necessidades; ii) não intervenção do Governo Federal em seus negócios; iii) certa liberdade para decretar impostos; iv) captar empréstimos no exterior.

Essas mudanças ocorridas em nível nacional tiveram efeitos significativos no território capixaba. Isso porque boa parte da economia estadual – de base monocultura exportadora de

café – era baseada em relações escravistas e o poder político local, então, ganhou autonomia para realizar, de maneira mais independente, sua política.

Ao observarmos a economia do Espírito Santo compreende-se que, até meados do século XIX, esta era uma extensão da velha economia colonial. Vivia-se em permanente estagnação e o interior era coberto de matas ainda por desbravar, pois as atividades econômicas e a escassa população ficavam circunscritas a uma estreita faixa litorânea. O advento do café, introduzido na Província por volta de 1815, alterou profundamente essas condições. No período entre 1856 e 1872 a cafeicultura expandiu-se e consolidou-se no território capixaba (FERREIRA, 1987).

Mas foi a partir da Primeira República que ocorreu a grande expansão da economia cafeeira capixaba. Essa cultura foi responsável pelo desbravamento de terras, pelo incremento da receita estadual e por gerar renda suficiente para o desenvolvimento de infraestruturas que antes eram precárias, ou seja, foi a partir da cultura cafeeira que o Espírito Santo adquiriu um dinamismo econômico. Ainda assim, o Espírito Santo encontrava-se numa situação peculiar: por um lado, integrava o sudeste rico e cafeeiro brasileiro, mas, por outro, era um dos estados menos desenvolvidos do país.

Sem uma infraestrutura de transportes e de comunicação adequadas, a economia capixaba, em si, não detinha as condições necessárias para dinamizar, de forma mais pujante sua cafeicultura. Faltava uma malha de transporte adequada, aparelhamento dos portos e mão de obra na lavoura, dada, também, a abolição da escravatura. Além disso, a cafeicultura capixaba era tributária do capital comercial fluminense. Estes comandavam a comercialização e o financiamento da produção, comprometendo a possibilidade de uma formação econômica autenticamente capixaba. As parcelas mais rentáveis do comércio agroexportador eram transferidas para os comerciantes fluminenses ou para as firmas internacionais lá localizadas. Dessa forma, verificou-se o que se pode chamar de “extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba” (FALEIROS, 2010), querendo dizer com isso que significativa parte da dinâmica econômica gerada era direcionada e fluía para longe do território capixaba.

Além disso, grande parte do café produzido não era escoada pelo porto natural de Vitória, mas sim pelo Rio de Janeiro, o que dificultava o incremento das receitas do estado (RIBEIRO, 2008), criando uma espécie de ciclo vicioso na economia. Esse sistema não

denotava também capacidade de drenar para o território capixaba parte da produção mineira e centralizar os negócios do café na província.

Assim, embora o Espírito Santo, ao longo do século XIX, tenha avançado economicamente, entrou no século XX com uma economia muito elementar. Essa condição econômica, bem como a incapacidade de desenvolvimento, gerou anseios por mudanças, que ocorreram, em grande parte, no período da Primeira República. Os governos então instituídos passaram a tomar decisões para alterar esse quadro sócio econômico. O objetivo era “territorializar” o complexo cafeeiro capixaba. Para isso, quatro elementos precisaram ser tomados como estratégicos e que, de forma ou de outra, foram pensados durante o período da Primeira República para o Espírito Santo:

- I) A valorização do porto de Vitória, agrupando as atividades e sacas das zonas cafeeiras capixabas e mineiras;
- II) Um plano de aumento da malha ferroviária, contribuindo para uma comunicação mais efetiva entre as regiões e o porto da capital;
- III) Aumento dos braços para a lavoura, permitindo a expansão da produção e;
- IV) O financiamento da lavoura, diminuindo a dependência das casas comerciais que financiavam e se apropriavam de maior parte da lucratividade da atividade.

O objetivo desse artigo é apresentar a execução, por parte do governo estadual, de uma estratégia que pudesse reter a dinâmica econômica da atividade cafeeira em território capixaba e, concomitantemente, lançar a sua cafeicultura em patamares nacionais, aumentando a participação do estado na produção e exportação brasileira de café.

O artigo está dividido em 3 partes. Na primeira são apresentadas as ações e estratégias que foram adotadas pelo governo republicano estadual para a dinamização da economia cafeeira capixaba, basicamente centrada na imigração como forma de promover braços para a lavoura, na construção de uma logística ferroviária para o escoamento da produção e no aparelhamento do porto de Vitória, escoadouro do café. A segunda parte apresenta o funcionamento da defesa do café no Espírito Santo e suas principais linhas de ação. Por fim, a terceira parte apresenta os comentários finais, seguido das referências.

## **1 – AÇÕES PARA A TERRITORIALIZAÇÃO E NOVOS PATAMARES PARA A ECONOMIA CAPIXABA**

Com a instalação da Primeira República e com maior possibilidade de ações autônomas, o governo provincial passou a fomentar a instalação de núcleos de colonização, por meio da imigração de europeus, possibilitados pela grande oferta de terras disponíveis (BITTENCOURT, 2006). Além disso, proclamada a República, Moniz Freire (1892-1896), primeiro governador constitucional republicano, elaborou um programa que tinha dois objetivos básicos: i) construção de vias férreas; ii) povoamento do solo, através da entrada de imigrantes no território capixaba. Esse governante obteve sucesso em suas realizações graças, principalmente, aos recursos advindos da produção e expansão do café (FRANCO & HEES, 2003).

### **1.1 – BRAÇOS PARA A LAVOURA E IMIGRAÇÃO EUROPEIA**

A história da imigração no Espírito Santo é dividida em três fases, segundo Rocha (1984): i) de 1847 a 1881; ii) de 1882 a 1887; iii) de 1888 a 1896. Todavia, é na terceira fase que a entrada de imigrantes no território capixaba se torna mais significativa, pois decretada a Abolição, a situação ficou dramática para a maioria dos proprietários, os quais alegaram que por isso ficaram desprovidos de trabalhadores para a lavoura.

A grande lavoura, que até então, convivia de maneira harmoniosa com os núcleos coloniais, mudou de atitude quando surgiu a nova realidade. Dessa forma, posicionaram-se contra a instalação de imigrantes em lotes coloniais, considerando uma “concorrência” do Estado perante a lavoura particular. O Estado podia oferecer aos estrangeiros lotes de terras, uma vez que possuía vastas regiões desocupadas e, além disso, o estabelecimento do imigrante como pequeno proprietário, favorecia ao fisco, pois o Estado lucrava com o imposto sobre a exportação (ROCHA, 1984).

Devido a essa forte oposição dos fazendeiros, após a abolição da escravatura a imigração passou a atender preferencialmente as necessidades dos fazendeiros do Sul do Estado, ainda que se constituíssem novos núcleos de povoamento. Os núcleos projetados e criados em Cachoeiro de Itapemirim – principal região produtora de café – tiveram, de acordo

com Rocha (1984), como função primordial prover braços a grande propriedade. Essa região se tornou a maior favorecida do projeto de criar núcleos coloniais nas áreas de grande lavoura.

Entre 1892 e 1896 entrou no Espírito Santo um total de 13.244 imigrantes (mais de 80% italianos). Estima-se em 18.200 o número de imigrantes residentes do território capixaba até 1897, ou seja, a dimensão do fluxo de imigrantes que se estabeleceu nesses cinco anos é significativa (FERREIRA, 1987). Os imigrantes foram distribuídos da seguinte maneira:

**Tabela 01 - Destino dos imigrantes entrados no Espírito Santo (1892 - Abril/1896)**

Destino	Nº de imigrantes
Fazendas	6.924
Núcleos Coloniais	3.171
Capital e Subúrbios	3.107
São Paulo	42
Total	13.244

Fonte: ROCHA, 1984, p. 121.

Pelos dados averiguamos que, com exceção dos 42 imigrantes que foram destinados a São Paulo, 52,4% daqueles que entraram no Espírito Santo foram localizados nas fazendas e apenas 24% foram instituídos nos núcleos coloniais. Além disso, dos 6.924 estrangeiros estabelecidos nas fazendas, 75,7% (5.243) se dirigiam para as propriedades de café do Sul do estado, isto é, foi essa região que mais se beneficiou com a política imigrantista do período (ROCHA, 1984).

O café, que era o principal produto de exportação do Estado, viu suas exportações se elevarem, assim como sua receita. Entre 1892 e 1895 as exportações de café e a receita estadual se comportaram dessa forma:

**Tabela 02 - Relação entre a exportação de café, a receita estadual e a entrada de imigrantes no Espírito Santo (1892 a 1895)**

Anos	Exportação de café (saco 60 k)	Receita	Entrada de imigrantes
1892	277.768	3.181:458\$896	522
1893	362.717	3.186:138\$353	3.094
1894	387.619	4.489:042\$647	3.926
1895	410.511	4.669:417\$168	4.575

Fonte: ROCHA, 1984, p. 116-117-120.

Essa conjuntura econômica favorável estava correlacionada, como evidencia a tabela, com o aumento do número de imigrantes que entraram no território capixaba. Avaliando integralmente a terceira fase da imigração no território capixaba, que foi de 1888 a 1896, tem-se:

**Tabela 03 - Entrada de imigrantes no Espírito Santo (1888 - Abril/1896)**

Ano	Nº de imigrantes
1888	4.279
1889	2.662
1890 (até setembro)	166
1891	1.146
1892	522
1893	3.094
1894	3.926
1895	4.575
1896 (até abril)	1.127
<b>Total</b>	<b>21.497</b>

Fonte: ROCHA, 1984, p. 122.

Pelos números da tabela compreendemos que o número de imigrantes durante essa 3ª fase (21.497) foi superior ao da primeira e segunda fase, que foram de 13.828 e 1.375, respectivamente.

De qualquer forma, existem testemunhos disertos de que foi o imigrante estrangeiro o elemento que mais contribuiu para o processo de substituição da mão de obra na grande lavoura do Sul do Espírito Santo, proporcionando uma continuidade da expansão cafeeira. Um desses testemunhos está contido na Mensagem do Presidente Moniz Freire, de 1901, que se referiu à grande propriedade “*que se apoia hoje, quase geralmente no sul, sobre o braço do cultivador estrangeiro...*” (MENSAGEM do Presidente de Estado José de Mello Carvalho Moniz Freire ao Congresso Legislativo, 28 de setembro de 1901, p. 8 apud ROCHA, 1984).

Porém, diante dessa grave crise econômica a partir de 1896, o serviço de imigração praticamente deixou de existir no Estado. A intenção foi transferir para particulares, ou seja, para os grandes proprietários, os gastos vultosos que o Estado dispendera até então com o serviço de imigração. Porém, a crise financeira não dava margem à continuação da dispendiosa política imigrantista proposta para o território capixaba (ROCHA, 1984).

Além de ter permitido a expansão da atividade cafeeira, a existência de trabalhadores imigrantes acabou por promover alterações nas relações de trabalho e ainda contribuiu para promover o povoamento e a ocupação do território capixaba. O imigrante europeu, através do desenvolvimento da cultura do café, desenvolveu o processo de ocupação da região central, sul e no norte do Espírito Santo. A política de imigração desenvolvida foi responsável, portanto, por elevar o contingente populacional, promover a ocupação territorial e por expandir as potencialidades produtivas do Espírito Santo.

## 1.2 – A LOGÍSTICA FERROVIÁRIA E A DINAMIZAÇÃO DA CAFEICULTURA

### A – A Ferrovia Sul do Espírito Santo

Quanto ao sistema de transportes, o primeiro governo constitucional republicano elegeu como prioridade a construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (Vitória – Cachoeiro de Itapemirim). Essa ferrovia além de atender a importante zona produtora da região sul do Espírito Santo, abria a perspectiva de Vitória se tornar a principal praça exportadora do café capixaba, substituindo, desse modo, a do Rio de Janeiro (FERREIRA, 1987).

Contudo, perante os problemas financeiros do Estado decorrentes da queda de preços do café e dos compromissos referentes aos juros e amortizações do empréstimo de 1894, as obras foram cessadas (FERREIRA, 1987). Isto é, o anseio de ver ligada a capital às regiões cafeeiras do sul foi provisoriamente adiado, sendo retomadas as obras somente em 1907, dada a alienação da companhia à *Leopoldina Railway* (QUINTÃO, 2010).

A *Leopoldina Railway* firmou o compromisso de terminar a composição da ferrovia, o que fez em 1910, com a construção do trecho Engenheiro Reeve e Cachoeiro de Itapemirim (FERREIRA, 1987). A partir desse momento, o transporte entre Vitória e a região sul foi crescendo de forma contínua, tornando possível a “interiorização” da capital. Isso quer dizer que o café produzido deixava de ir para o Rio de Janeiro e a Capital passou a incorporar a produção do interior, no sentido de estreitar as relações comerciais com o mesmo, exportando sua produção (QUINTÃO, 2010). Com isso,

[...] a ferrovia ampliou o fluxo de transporte de mercadorias entre a capital e o interior do Estado, tornando-se o ponto de convergência de uma inter-relação de interesses econômicos, predominantemente agrários, possibilitando a Vitória certo controle sobre o que era produzido no centro-sul capixaba e, de certa forma, ganhos com a produção (consubstanciada maciçamente no café), pois nessa cidade passariam a ficar retidos os impostos a exportação de produtos que antes iam para o Rio de Janeiro (QUINTÃO, 2010, p. 145).

Assim, pode ser observado o crescimento significativo das exportações de café pelo porto de Vitória ao longo da primeira década após o término dessa ferrovia. A exportação de café teve uma contínua progressão, subindo de 83% para 92% de toda a exportação de café do Espírito Santo. Além disso, como comprova a tabela 04, abaixo, em concordância com esses fatores, houve um significativo aumento nas rendas desse ramal ao longo dessa década, bem como da seguinte, declinando somente em virtude da crise mundial de 1929 (QUINTÃO, 2010).

Dessa forma, a gradativa inauguração dos trechos dessa ferrovia favoreceu o comércio de Vitória, e conseqüentemente, do Espírito Santo. Apesar disso, deveria ainda cumprir a finalidade estabelecida, ou seja, ligar a produção do sul ao porto de Vitória, fato que ocorreu progressivamente na década de 20 (SALETTTO, 1996).

**Tabela 04 - Renda bruta do Ramal Sul do Espírito Santo (1910 a 1931)**

Ano	Renda do Ramal Sul	
	Réis	Libras
1910	156:743\$520	10.583,63
1911	518:941\$671	34.875,11
1912	675:306\$826	45.444,60
1913	575:593\$776	38.270,86
1914	521:631\$284	31.806,79
1915	604:239\$960	31.356,51
1916	679:225\$892	33.792,33
1917	661:543\$112	35.020,81
1918	501:570\$240	26.922,72
1919	421:024\$994	25.241,31
1920	815:292\$616	49.143,62
1921	863:258\$593	29.788,08
1922	884:299\$804	26.349,82
1923	1.225:458\$98	27.421,32
1924	1.363:270\$028	33.685,94



1925	1.795:246\$559	45.334,51
1926	2.092:693\$389	62.171,52
1927	2.907:856\$697	70.767,99
1928	3.128:697\$871	76.796,71
1929	4.939:153\$677	120.408,40
1930	5.404:943\$324	121.623,40
1931	3.398:082\$003	51.713,32

Fonte: QUINTÃO, 2010, p. 151.

Contudo, somente a ligação férrea entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim não seria suficiente para que parte significativa do café da região sul passasse a ser transportado pela ferrovia. A solução encontrada foi a melhoria no aparelhamento do porto, que, no entanto, dar-se-ia somente por meio do aumento das relações comerciais, assim como do término da Estrada de Ferro Vitória a Minas (QUINTÃO, 2010).

#### B – A Ferrovia Vitória a Minas

No início do século XX surgiu uma possibilidade para o povoamento da região norte do Espírito Santo com a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Essa região, ainda que dispusesse de cerca de 200 km de costa atlântica, pouco se comunicava com as outras regiões. Tal isolamento ocorria devido à falta de estradas e meios de comunicação que a ligassem às outras partes do Estado e do país.

De fato, um dos maiores entraves à colonização das áreas espírito santenses, especialmente as localizadas ao norte, eram os meios deficientes, quando não inexistentes, de comunicação, que cerceavam qualquer atividade produtiva, pela impossibilidade de levar a produção aos centros consumidores. [...] Em 1833, o presidente Silva Pontes, além de falar na necessidade de navegação pelo rio Doce, lembra que estradas para Minas são importantes para levarem os produtos a seus destinos. Porém a construção da estrada, prevista para o ano seguinte, se arrastou ao longo dos anos (BORGOS, ROSA E PACHECO, 1996, p. 92).

Cabe ainda ressaltar que a Vitória a Minas, a partir de 1906, permitiu uma maior conexão dos ex-núcleos coloniais, além de vinculá-los ao porto de Vitória, estabelecendo-se, portanto, como fator importante para a dinamização da região (FERREIRA, 1987). Essa ferrovia constituiu-se em uma via de penetração não só no território capixaba, mas também no mineiro, por isso ela se assemelha às grandes ferrovias do Oeste Paulista (ROCHA & COSSETTI, 1983). Na medida em que os trilhos dessa ferrovia avançavam sobre o território

mineiro, crescia o volume de mercadorias, principalmente café, que ela transportava para a capital do Espírito Santo, para serem, dessa forma, embarcadas no porto de Vitória rumo ao exterior. Além disso, o café tinha grande participação na geração da receita com os fretes que oscilavam de acordo com as variações de comercialização a que estava sujeito o produto.

**Tabela 05 - Quantidade de café transportado e receitas advindas dos fretes**

Ano	Kg de café transportado	Valores gerados pelos fretes
1915	11.584.622	481:659\$950
1916	8.065.196	371:458\$100
1917	11.880.656	462:381\$200
1918	12.572.007	521:325\$600
1919	15.596.122	680:042\$800

Fonte: ROCHA, 1985, p. 105.

**Tabela 06 - Exportação de café do Espírito Santo e de procedência de Minas Gerais pelo porto de Vitória (mil sacas de 60kg)**

Anos	Produto de Minas Gerais (em trânsito)		Produto do Espírito Santo		Quantidade total
	Quantidade	Participação relativa	Quantidade	Participação relativa	
1920	...	...	...	...	...
1921	178,5	23,1	594,6	76,9	773,1
1922	167,6	22	592,8	78	760,4
1923	131,3	17,4	624,8	82,6	756,1
1924	205,7	23	688,8	77	894,5
1925	...	...	...	...	...
1926	163,2	18,3	729,6	81,7	892,8
1927	231,3	20,7	884,1	76,5	1.115,40
1928	326,2	28,8	805	71,2	1.131,20
1929	581,4	38,1	946,5	61,9	1.527,90

Fonte: ROCHA & COSSETTI, 1983, p. 114.

A tabela acima mostra que em 1921 foram exportadas 178,5 mil sacas mineiras de café, correspondendo a 23% do total do produto exportado pelo porto capixaba. Em 1929, atingiu-se 581,4, ou seja, 38,1% do total. Com isso, a Estrada de Ferro Vitória a Minas transportava o café mineiro para o porto de Vitória, contribuindo para que este se tornasse um porto de modo eminente cafeeiro. A intensificação do escoamento da produção cafeeira do norte de Minas Gerais para Vitória foi resultado da melhor comunicação através dessa ferrovia. A ampliação

dessa estrada de ferro ajudava cada vez mais a concretizar o antigo desejo capixaba de tornar o porto de Vitória um veículo exportador da produção mineira (SIQUEIRA, 1995).

Assim, a Vitória a Minas, por ser uma estrada de penetração e atravessar zonas necessitadas de meios de transportes, era vista pelo governo capixaba como elemento propulsor do desenvolvimento da região norte. Com ela seria garantido o fácil acesso e o escoamento da produção e, *vis-à-vis*, estabeleciam-se condições para o povoamento e ocupação das áreas antes totalmente isoladas.

Além disso, com a sua construção o Espírito Santo duplicou sua região produtiva. Até o advento dessa ferrovia, todo o norte, como vimos, era isolado e, portanto, um peso morto pelo não aproveitamento de suas potencialidades econômicas, afetando as finanças do estado. Destarte, a ferrovia criou uma estrutura de escoamento e suas estações transformaram-se em ponto de convergência de estradas de rodagem, por onde os fazendeiros buscavam seus produtos. Por isso, a Vitória a Minas contribuiu para o pequeno território capixaba, sem expressão econômica, ser aumentado com o aproveitamento do norte (ROSA, 1985).

### 1.3 – O PORTO DE VITÓRIA

Até 1889 o porto de Vitória servia apenas às regiões próximas. A limitação desse porto era consequência de falta de uma rede de comunicação rodoviária e ferroviária da capital com o interior do estado, que permitisse racionalizar o comércio na capital. Nesse período destacava-se a produção cafeeira do sul, onde predominava o porto de Itapemirim. Os valores de exportação de café desse porto superavam aos de Vitória (tabela 07). Em 1885/86 superou Vitória em 45% na exportação de café. A importância do porto de Itapemirim estava ligada a dois fatores: i) sua localização em uma região altamente produtora de café; ii) sua proximidade com o Rio de Janeiro (SIQUEIRA, 1995).

**Tabela 07 - Exportação de café pelos portos de Vitória e Itapemirim**

Ano	Porto de Vitória	Porto de Itapemirim
1873/74	37,60%	58,10%
1883/84	30,70%	63,20%
1885/86	29,30%	65,80%

Fonte: Adaptado de SIQUEIRA, 1995, p. 48.

Todo o estudo e planejamento das obras do porto desde o final do século XIX até 1908 ficaram sem execução. Quem realmente deu início às obras foi o governador Jerônimo Monteiro (1908-1912), que prosseguiram até agosto de 1914, quando nesse ano a crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial impediu a continuidade dos trabalhos, que permaneceram parados até 1924. Contudo, segundo a autora, no final da primeira década do século XX, Vitória já conseguia centralizar grande parte do movimento marítimo capixaba no seu porto. Fator que contribuiu para isso foi a deficiência do porto de Itapemirim, que direcionava a produção exportável para o Rio de Janeiro. O porto de Itapemirim mostrou-se insuficiente para comportar as embarcações de maior porte que transportavam o volume de café.

Assim, o porto de Vitória passou a absorver a maioria do café exportado pelo Espírito Santo. Embora toda exportação ainda não estivesse saindo diretamente para o exterior, o porto já atuava como principal escoadouro da produção de café do estado (SIQUEIRA, 1995). O melhoramento do porto se fazia necessário para a continuidade do seu desenvolvimento, até mesmo porque a Estrada de Ferro Vitória a Minas estava escoando parte da produção mineira pela capital capixaba e, dessa forma, intensificando o movimento comercial do porto (ROSA, 1985).

Esse porto, eminentemente cafeeiro, durante um longo período, com suas possibilidades de crescimento e de diversificação no seu movimento de cargas, criou as bases para a modernização econômica capixaba, evidenciando as potencialidades portuárias do Espírito Santo. Logo, a ampliação das ferrovias e a ligação dos centros produtores às linhas férreas foram necessárias para a utilização do desenvolvimento interno do estado e para transformar Vitória em uma grande praça comercial, em decorrência do porto que, gradativamente, convergia para si o movimento comercial capixaba e parte do comércio no norte de Minas Gerais.

Do início da República até 1920, o porto capixaba teve um significativo crescimento, apesar de não possuir aparelhamento técnico, destacando-se no contexto nacional de exportação cafeeira como o terceiro porto exportador de café do Brasil. A crise financeira provocada pela guerra mundial não permitiu grandes empreendimentos. Era necessário, a partir de então, ampliar as condições naturais do porto para atender ao desenvolvimento previsto. Dentro das possibilidades financeiras do estado após 1914, os governadores capixabas buscaram dar continuidade ao serviço de viação, intensificados após 1916, quando foi inaugurada a política rodoviária do estado, expondo, com isso, a necessidade de vias de comunicação como fator primordial para solucionar o problema econômico do Espírito Santo (SIQUEIRA, 1995).

Para compreendermos a dimensão da participação do porto de Vitória na economia cafeeira capixaba na década de 20, a tabela abaixo demonstra a produção do café capixaba exportado pelo estado e a participação do porto na exportação. Houve uma tendência ascendente da exportação de café feita pelo porto durante essa década. De 59% em 1922, aumentou para 65% em 1927 e 87% em 1930.

**Tabela 08 - Produção de café capixaba exportado pelo estado e pelo porto de Vitória em sacas de 60 quilos – 1922 a 1930**

Anos	Total exportado pelo estado	Total exportado pelo porto	% da exportação do porto
1922	1.016.211	596.224	59%
1923	1.071.875	624.804	58%
1924	1.280.846	692.965	54%
1925	1.220.063	701.375	57%
1926	1.240.434	729.604	59%
1927	1.368.218	884.117	65%
1928	1.208.094	804.971	67%
1929	1.238.837	946.498	76%
1930	1.345.665	1.169.294	87%

Fonte: SIQUEIRA, 1995, p. 90.

Além de absorver a maior parte da exportação de café produzido pelo estado, o porto de Vitória apresentou uma elevação na exportação do café mineiro. Isso ocorreu devido o aceleração das comunicações através da ferrovia Vitória a Minas, intensificando o escoamento da produção de café no norte de Minas Gerais para Vitória. Na tabela 09,

podemos verificar o aumento que havia na exportação do café mineiro feito através de Vitória.

**Tabela 09 - Café capixaba e café mineiro exportado pelo porto de Vitória em sacas de 60 quilos – 1921 a 1930**

Anos	Café capixaba	%	Café mineiro	%	Total
1921	588.948	77	178.348	23	767.296
1922	596.224	77	183.301	23	778.525
1923	624.804	75	214.560	25	839.364
1924	692.965	77	207.625	23	900.590
1925	701.375	76	220.245	24	921.120
1926	729.604	75	245.978	25	975.582
1927	884.117	71	360.699	29	1.244.816
1928	804.971	71	326.179	29	1.131.150
1929	946.498	73	358.131	27	1.304.629
1930	1.169.294	73	441.190	27	1.610.484

Fonte: SIQUEIRA, 1995, p. 91.

Portanto, Vitória já mantinha um comércio estável diretamente com o exterior, libertando-se muito do Rio de Janeiro. Isso contribuiu para uma maior expansão comercial da capital e estimulou o andamento das obras do aparelhamento do porto, que cada vez mais se faziam necessárias em virtude do crescente movimento comercial.

## **2 – O SERVIÇO DE DEFESA DO CAFÉ DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

Apesar da influência das políticas de valorização do café em nível nacional e dos benefícios para a economia estadual, visto que sustentava o seu nível de renda,

[...] o Espírito Santo não participou das três operações valorizadoras efetivadas até 1924. Somente a partir de setembro de 1927, quando foi assinado o 2º Convênio dos estados produtores, é que o Espírito Santo começou a participar. Depois deste Convênio, outros três foram assinados com sua participação, em setembro de 1928, setembro de 1929 e setembro de 1930. Ainda em 1927 foi criado o Serviço de Defesa Permanente do Café do Estado do Espírito Santo (Lei nº 1.616, de 05/07/1927), com armazéns reguladores em Vitória e no Rio de Janeiro. Em 1929, o Decreto nº 9.382, de 19/03, instituiu a Bolsa de Café de Vitória (AGUIAR, 1932, p. 5-13-41 apud ROCHA & COSSETTI, 1983, p. 91).

A não participação capixaba até 1927 era explicada pelo caráter, até certo ponto, marginal de sua produção cafeeira, ao compará-la com a produção nacional. A produção do Espírito Santo não chegava a atingir 10% da produção nacional, ficando em torno de 6%. Enquanto isso, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro apresentavam mais de 85% da produção total. Devido a isso, o poder de decisão capixaba de influenciar as decisões e executar a política era bastante reduzido, mesmo que tal política fosse fundamental para a economia estadual. Contudo, mesmo não tendo participado ativamente, o Espírito Santo se beneficiou com a política de valorização. Esse sucesso pode ser observado através do comportamento dos preços que, mesmo artificialmente, sustentaram a expansão cafeeira e promoveu a ocupação do solo capixaba (ROCHA & COSSETTI, 1983).

Esse fator representou um elemento essencial para o crescimento da economia capixaba, dado que seu efeito imediato foi o aumento da renda monetária dos agentes econômicos, estimulando a expansão da lavoura cafeeira e incrementando e dinamizando o comércio.

Em 1927, ao iniciar a participação do Espírito Santo no esforço “nacional” de defesa do café, bem como do porto de Vitória, foi definido, no segundo convênio dos estados produtores, os termos de participação nas cotas de café nos portos de exportação. Esse mecanismo colocava demandas ao estado no sentido de desenvolver um aparato produtivo, de classificação, de comercialização, de embarque e financeiro, ou seja, cada estado deveria financiar sua própria defesa (FALEIROS E NUNES, 2013). Nesse convênio, foi definido que:

a) No Rio de Janeiro o limite era de 360.000 sacas/mês: 55,75% para Minas Gerais, 30% para o Rio de Janeiro, 11,75% para o Espírito Santo e 2,5% para São Paulo; b) Em Santos o limite era de 1.200.000 sacas/mês: 89% para São Paulo e 11% para Minas Gerais; c) Em Paranaguá o limite era de 50.000 sacas/mês a partir de 1928: 100% para o Paraná; d) Em Vitória o limite era de 150.000 sacas/mês: 73,3% para o Espírito Santo e 26,7% para Minas Gerais (FALEIROS E NUNES, 2013, p. 5).

Essas definições, segundo os autores, foram responsáveis pela diminuição da quantidade de cafés do sul do estado embarcados pela Leopoldina com destino ao Rio de Janeiro. Pois, o embarque de café capixaba naquele estado foi restringido pelo convênio entre os estados cafeeiros a 11,75% de um total de 360.000 sacas. Assim, ampliou-se a cota capixaba no porto de Vitória a 110.000 sacas.

O Serviço de Defesa - SCD atuava em três frentes distintas: i) a retenção; ii) o financiamento; iii) a propaganda, subordinadas ao seu objetivo último, isto é, a defesa permanente do preço do café (DECRETO Nº 8 273, DE 20/07/27, ART. 2º apud FERREIRA, 1987, p. 87). A retenção tinha como aspecto principal a criação de armazéns reguladores e o estabelecimento de quotas de exportação. Porém, ao determinar essas quotas, evidenciou-se a fragilidade política capixaba frente aos demais estados cafeeiros, conforme Ferreira (1987, p. 88) descreve abaixo.

Após estabelecer em 46 800 o número de sacas exportáveis pelo Porto do Rio de Janeiro e em 79 000 pelo de Vitória, afirmara que sempre que os interesses mútuos da produção e do consumo o reclamarem, poderá ser alterado de acordo com os Estados interessados, o limite de que trata esse artigo.

O financiamento era um problema grave que afetava há décadas a cafeicultura capixaba. O fazendeiro no Espírito Santo tinha seu crédito estimado pela balança do comerciante, que fornecia durante o ano e depois infligia os preços para seus produtos (BOLETIM DO SDC, Nº 5, p. 17 apud FERREIRA, 1987, p. 88). Ou seja, a inexistência de instituições que proporcionassem linhas de crédito aos agricultores, “obrigava-os a se submeterem aos comerciantes que eram, além de “banqueiros”, fornecedores das mercadorias necessárias à manutenção dos produtores e compradores de sua produção mercantil” (FERREIRA, 1987, p. 88).

Essa posição dava aos comerciantes a conveniência de fixarem os preços de compra do café e de venda de outros produtos, além dos juros do empréstimo. Dessa forma, o SDC diagnosticou que a facilidade do acesso ao crédito seria condição inicial para a melhoria da qualidade do café. Assim,

[...] o Estado passaria a apoiar as “caixas rurais” e os bancos tipo Luzzatti<sup>1</sup> que se fundassem no Estado. As primeiras, também chamadas caixas de Raiffeisen seriam cooperativas de crédito para a lavoura (...) onde todos os sócios respondem solidariamente em seus bens, pelas Dívidas sociais e têm capital variável, tomados a terceiros para empréstimos aos associados (BOLETIM DO SDC, Nº 1, P.17 apud FERREIRA, 1987, p. 89).

Os empréstimos concedidos pelas caixas, de acordo com o Boletim do SDC (nº 1, p. 17 apud Ferreira, 1985), deveriam ser destinados unicamente à aplicação na lavoura, sendo

---

<sup>1</sup> Segundo Langemann (1985, p. 73 apud Ferreira, 1985, p. 89), Luzzatti seria uma referência a Luigi Luzzatti, Ministro da Fazenda e Agricultura italiano no final do século XIX, defensor dos bancos populares na Itália, movimento apoiado nas ideias econômicas de Schultz-Delitzsch, e autor de diversas obras para a difusão do cooperativismo de crédito.



proibido qualquer outro uso. O estado, por sua vez, apoiaria essas instituições com um depósito de dez contos de réis durante cinco anos, em casa uma das primeiras caixas rurais ou bancos fundados em cada município. A condição era que durante aquele prazo, tais instituições tivessem realizando empréstimos a agricultores num montante mínimo de 150 contos de réis, caso contrário o estado poderia retirar o depósito ou transformá-lo num empréstimo (LEI Nº 1 705 DE 15/01/29 apud FERREIRA, 1987).

A terceira frente de atuação do SDC, a propaganda, permitiu que essa instituição proporcionasse importantes serviços à economia cafeeira capixaba. Era objetivo do programa de defesa do café a campanha em prol dos cafés finos (BOLETIM DO SDC, Nº 5, p. 27 apud FERREIRA, 1987). O principal objetivo está sintetizado a seguir:

Vamos defender o nosso produto, melhorando-o desde a árvore, atendendo às condições do solo e sub-solo, ao arejamento das frondes, à limpeza, à podagem, à colheita natural, reformando os métodos antiquados e prejudiciais, construindo pátios para secagem, instalando máquinas para selecionar os tipos, a fim de produzir os cafés finos que nos poderão dar duas vezes as vantagens e os lucros (BOLETIM DO SDC, Nº 1, p. 1 apud FERREIRA, 1987, p. 91).

Ainda, o SDC incentivava os produtores a melhorarem a qualidade do café e impunha severas medidas de fiscalização, que chegavam à apreensão do café que não atendessem às exigências de seu regulamento e multas que eram impostas aos maus produtores (BOLETIM DO SDC, Nº 1, p. 12 apud FERREIRA, 1987).

Assim, conseguiu-se uma significativa melhoria da qualidade dos cafés do Espírito Santo. Ademais, visando criar uma estrutura de classificação do café dentro do estado, de modo que os classificadores do Rio de Janeiro perdessem espaço, em 1929 foi criada a Bolsa Oficial do Café de Vitória, sob o comando do estado do Espírito Santo e implementada com os recursos orçamentários do café (FALEIROS E NUNES, 2013).

A atuação do SDC e da Bolsa de Café de Vitória teve efeitos positivos sobre a economia capixaba, como a melhoria da qualidade do café local e a consolidação de Vitória como centro comercial. A ampliação do volume de café capixaba embarcado pelo porto de Vitória, particularmente após 1927, é evidenciada na tabela 10.

**Tabela 10 - Exportação de café capixaba segundo o porto de embarque – 1922 a 1929**

Anos	Por Vitória		Pelo Rio de Janeiro		Total
	Sacas	%	Sacas	%	Sacas
1922	666 452	65,59%	348 092	34,31%	1 014 544
1923	723 747	67,52%	348 128	23,48%	1 071 875
1924	777 707	60,20%	503 138	39,28%	1 280 845
1925	690 076	56,56%	529 987	43,44%	1 220 063
1926	691 651	55,60%	552 583	44,40%	1 244 434
1927	904 840	66,13%	463 378	33,87%	1 368 218
1928	839 119	69,45%	368 975	30,55%	1 208 094
1929	946 716	76,42%	292 121	23,58%	1 238 837

Fonte: AGUIAR, 1932, p. 26 apud FERREIRA, 1987, p. 95.

Assim, podemos afirmar que entre 1927 e 1930 o Espírito Santo buscou empreender o estabelecimento de uma política de valorização do café. A partir das ações do Serviço de Defesa do Café e da Bolsa Oficial do Café criou-se um aparato voltado para um melhor plantio e correlata classificação dos grãos, assim como esforços para a concentração do escoamento das sacas pelo porto de Vitória (FALEIROS E NUNES, 2013).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A economia cafeeira representou para o Espírito Santo a possibilidade de torná-lo dinâmico economicamente. Esse produto proporcionou a colonização de terras, o acréscimo da receita estadual e determinou a possibilidade do desenvolvimento da infraestrutura capixaba. Essenciais para o desenvolvimento e manutenção dessa cultura foram os mecanismos criados pelo governo estadual para o beneficiamento da agricultura local. O incentivo a imigração, a construção de ferrovias e o aparelhamento do porto de Vitória foram fatores fundamentais para que a cultura cafeeira se fomentasse e se propagasse no âmbito nacional.

Em aquiescência com esses aspectos, tem-se a importância da política nacional da valorização do café, a qual contribuiu, em momentos de queda dos preços internacionais do produto, para garantir aos cafeicultores a condição de lidar com a crise. Ainda, devido ao mecanismo de defesa, o café capixaba era, de certa forma, impulsionado a propagar sua cultura. Além disso, e em contribuição para a expansão da economia cafeeira no Espírito

Santo, destacamos a criação do Serviço de Defesa do Café do Estado do Espírito Santo e da bolsa Oficial do Café. Essas instituições foram responsáveis por fortalecer a produtividade do café, estabelecer uma maior “vida útil” aos cafezais capixabas, além de melhorar a qualidade do café local.

Assim, apesar das crises periódicas que conseqüentemente afetavam as rendas do estado, a produção de café foi suficiente para gerar modificações no quadro econômico capixaba, dando oportunidade ao desenvolvimento econômico de Vitória, que através de seu porto passou a absorver cada vez mais o comércio estadual. O transporte ferroviário contribuiu para o escoamento do café pelo porto, permitiu a ligação entre pontos isolados e desarticulados e, dessa forma, possibilitou a essas regiões uma participação no progresso do Espírito Santo, com sua incorporação à área produtiva do estado.

Do que foi colocado acima, ainda que todos esses elementos significassem importantes estratégias para – com êxito – colocar a cafeicultura no âmbito além de suas fronteiras, ainda persistiu o problema do financiamento da produção. Ou seja, apesar de todos os esforços empreendidos, a cafeicultura permaneceu, ainda por um bom tempo, dependente do capital mercantil financiador da produção, basicamente comandado pelas casas de comércio e pelos banqueiros fluminenses que continuaram a se apropriar de parte da renda criada pela nova dinâmica econômica cafeeira capixaba.

Isso, somente seria resolvido, em parte, depois da Primeira República, com a criação do Instituto de Crédito Agrícola do Espírito Santo, no ano de 1935, o qual posteriormente, em 1937, foi transformado em Banco de Crédito Rural e Agrícola do Espírito Santo.

Ou seja, sem essa questão financeira e do financiamento, a territorialização não pode ser dada por completo, já que, em grande medida, mesmo com sua consolidação, parte dos ganhos continuavam sendo drenados para as praças que detinham o poder financeiro, sempre associadas, como no caso nacional, ao capital estrangeiro.

## **REFERÊNCIAS**

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. *História geral e econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário*. Vitória: G. Bittencourt, 2006.

BORGIO, Ivan Anacleto Lorenzoni; ROSA, Léa Rocha de Alvarenga; PACHECO, Renato José Costa. *Norte do Espírito Santo: Ciclo Madeireiro e Povoamento (1810-1960)*. Edufes: Vitória, 1996.

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 n.8 Jan-Jun 2010.

FALEIROS, Rogério Naques; NUNES, Ivanil. *A partir da Defesa Permanente: o Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo entre 1927 e 1930*. Dezembro de 2013. Disponível em <[http://www.anpec.org.br/encontro/2013/files\\_I/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf](http://www.anpec.org.br/encontro/2013/files_I/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf)>. Acesso em 11 de Janeiro de 2014.

FERREIRA, Sinésio Pires. *Espírito Santo: dinâmica cafeeira e integração no mercado nacional - 1840-1960*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1987.

FRANCO, Sebastião Pimentel; HEES, Regina Rodrigues. *A República no Espírito Santo*. Vitória: Multiplicidade, 2003.

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

RIBEIRO, Diones Augusto. *Busca à “Primeira Grandeza”*: o Espírito Santo e o Governo de Moniz Freire (1892 a 1896). 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas - UFES.

ROCHA, Gilda. *Imigração estrangeira no Espírito Santo: 1847-1896*. 1984. 163f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia.

ROCHA, Haroldo Corrêa; COSSETTI, Maria da Penha. *Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850-1930*. Vitória: NEP – Departamento de Economia – UFES, 1983.

ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. *Uma ferrovia em questão: a Vitória a Minas 1890-1940*. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1985.

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

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarro. *O desenvolvimento do porto de Vitória 1870-1940*. Vitória: Codesa/UFES, 1995.