

---

**A consolidação da centralidade na cidade de Vitória: influência do complexo cafeeiro na formação territorial e no desenvolvimento do Espírito Santo**

**The consolidation of centrality in the city of Vitória: influence of the coffee complex on the territorial formation and development of Espírito Santo**

**La consolidación de la centralidad en la ciudad de Vitória: influencia del complejo cafetalero en la formación y desarrollo territorial de Espírito Santo**

Rafael Gonring<sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0003-3799-3088>

---

<sup>1</sup> Instituição Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, Espírito Santo, Brasil, [rafaelgonring85@gmail.com](mailto:rafaelgonring85@gmail.com)

---

Recebido em: 27/06/2025

Aceito para publicação em: 01/09/2025

---

**Resumo**

A pesquisa aborda o advento do café e sua dinâmica de produção e comercialização como o fator primordial de impulso da economia do Espírito Santo para um crescimento gradual ao longo dos anos. Objetivando compreender sua influência sobre a realidade socioeconômica e espacial do Estado, este estudo baseou-se numa pesquisa bibliográfica voltada ao entendimento dos fatos que estabeleceram a economia cafeeira como indutora do desenvolvimento capixaba até a primeira metade do século XX. Como resultado, houve independência diante do circuito comercial cafeeiro do Rio de Janeiro, produção de novos espaços geográficos, expansão urbana e consolidação da centralidade da capital Vitória, que passou a polarizar a produção cafeeira de ampla região, tornando-se praça comercial de alcance internacional.

**Palavras-chave:** desenvolvimento; centralidade; economia cafeeira.

GONRING, R.

### Abstract

The research addresses the advent of coffee and its production and commercialization dynamics as the primary factor driving Espírito Santo's economy towards gradual growth over the years. Aiming to understand its influence on the socioeconomic and spatial reality of the State, this study was based on bibliographical research aimed at understanding the facts that established the coffee economy as a driver of Espírito Santo's development until the first half of the 20th century. As a result, there was independence from the commercial coffee circuit in Rio de Janeiro, the production of new geographic spaces, urban expansion and the consolidation of the centrality of the capital Vitória, which began to polarize coffee production across the region, becoming a major market. commercial with an international reach.

**Keywords:** development; centrality; coffee economy.

---

### Resumen

La investigación aborda la llegada del café y su dinámica de producción y comercialización como el principal factor que impulsa la economía de Espírito Santo hacia un crecimiento gradual a lo largo de los años. Con el objetivo de comprender su influencia en la realidad socioeconómica y espacial del Estado, este estudio se basó en una investigación bibliográfica encaminada a comprender los hechos que establecieron la economía cafetera como motor del desarrollo de Espírito Santo hasta la primera mitad del siglo XX. Como resultado, hubo independencia del circuito comercial del café en Río de Janeiro, la producción de nuevos espacios geográficos, la expansión urbana y la consolidación de la centralidad de la capital, Vitória, que comenzó a polarizar la producción de café en toda la región, convirtiéndose en un importante comercial con alcance internacional.

**Palabras clave:** desarrollo; centralidad; economía cafetera.

---

### Introdução

Ao longo de sua história, o Estado do Espírito Santo passou por grandes obstáculos até alcançar o nível de desenvolvimento que vem apresentando em meados do terceiro decênio do século XXI. Como se demonstra nesse estudo, trata-se, em primeiro lugar, do resultado de decisões tomadas ou negligenciadas em cumprimento de determinadas estratégias em escala nacional, as quais acabaram por retardar o desenvolvimento capixaba.

GONRING, R.

As dificuldades em escala regional também foram diversas e igualmente prejudiciais para os rumos do Espírito Santo, exigindo dos atores sociais locais a resiliência e a busca por soluções que pudessem proporcionar à região um processo de crescimento gradual e consistente diante de outras áreas mais desenvolvidas do território brasileiro.

Nesse contexto, o café surgiu como o fator primordial de mudança, estabelecendo-se com toda a dinâmica de transformações atreladas ao seu processo produtivo e de comercialização dentro e fora do território espírito-santense, o que resultou no primeiro impulso significativo à combalida economia capixaba e, por conseguinte, ao gradativo desenvolvimento que o Espírito Santo passou a apresentar especialmente no decorrer da primeira metade do século XX.

A partir dessas considerações, esta pesquisa objetiva uma compreensão mais apurada do processo de expansão e consolidação da economia cafeeira dentro do território espírito-santense, procurando identificar como se deu a influência desse produto sobre a realidade socioeconômica e espacial do Estado.

Para tanto, optou-se pela perspectiva da Geografia Histórica como ferramenta metodológica para a execução do processo de investigação, uma vez que a ideia é buscar, através da pesquisa bibliográfica, o entendimento dos fatos que marcaram o advento e a expansão da economia cafeeira como base do desenvolvimento capixaba no decorrer das últimas décadas do século XIX e da primeira metade do século XX.

Portanto, pretende-se a partir desta pesquisa percorrer os estágios mais relevantes da evolução socioeconômica do Espírito Santo, buscando identificar os fatos mais importantes relativos ao seu processo de independência diante da praça comercial do Rio de Janeiro, bem como aqueles relacionados à configuração territorial, à produção do espaço e à formação do complexo econômico cafeeiro capixaba, que sustentou o estado até meados do século XX.

### **A subordinação da economia capixaba ao complexo cafeeiro do Rio de Janeiro.**

Para compreender a importância da cultura do café na formação territorial do Espírito Santo é necessário, antes de qualquer coisa, perceber as transformações de toda ordem ocorridas dentro do seu território ao longo de décadas entre o final do século XIX e grande parte do século XX. Por isso, consideramos relevante retroceder no tempo com o intuito de demonstrar as mudanças dentro do contexto histórico no qual se desenvolveu essa atividade econômica, profundamente relacionada ao processo de desenvolvimento capixaba.

De acordo com Gabriel de Mello Bittencourt, em sua obra “A formação econômica do Espírito Santo: o roteiro da industrialização”, o relativo atraso do Espírito Santo no período colonial brasileiro se deveu à iniciativa de proibição, por parte da metrópole portuguesa, de qualquer espécie de conexão entre o litoral da colônia e as minas de ouro do seu interior:

A descoberta de ouro em abundância na colônia, que contribuiu sensivelmente para a ascensão do Rio de Janeiro como centro de decisões do país, paradoxalmente, para o Espírito Santo, constituiu-se em um empecilho ao crescimento econômico da capitania. Nesta, sequer implantou-se uma ourivesaria artesanal, como em Minas Gerais. Entre as repercussões da grande incidência de ouro na Colônia, restou ao Espírito Santo a construção e remodelação das fortificações de Vitória, a ampliação do destacamento militar e a proibição rigorosa da abertura de estradas que ligassem o litoral à rica Capitania das Gerais. (Bittencourt, 1987, p. 46)

A intenção era dificultar as possibilidades de integração do território espírito-santense ao mercado interno colonial que se iniciava fato que prejudicava inclusive o desenvolvimento de atividades econômicas básicas como a agricultura que, em maior parte, acabava relegada à subsistência.

De acordo com Vilma Almada, a produção do açúcar foi a primeira atividade econômica a alcançar algum destaque na economia do Espírito Santo, conduzindo a

GONRING, R.

província ao longo da maior parte do século XIX, em especial nas áreas adjacentes ao Rio de Janeiro. Segundo a autora, os preços deixaram de constituir fator de atração devido à um mercado com grande concorrência, de maneira que na segunda metade daquele século houve significativa redução da produção. Paralelamente a isso, afirma a autora que “[...] a dispendiosa indústria açucareira via agravar-se a sua decadência cada vez maior na segunda metade do século XIX, pela subdivisão das fortunas, de tal sorte que muitas vezes os filhos de um fazendeiro importante ficavam reduzidos quase à pobreza [...]”, não permitindo, dessa maneira, que se levantassem novos engenhos ou se conservassem florescentes todos os antigos (Almada, 1981, p. 16). Este contexto abriu caminho para a cafeicultura, que passou a ocupar também áreas tradicionais de produção açucareira.

A produção da cafeicultura do Espírito Santo, mesmo com um produto considerado de baixa qualidade, demonstrou preços tão favoráveis que as lavouras seguiram expandindo na província capixaba: em 1873, o Espírito Santo produziu 306.406 arrobas, em 1886 alcançou 1.233.274, atingindo um aumento de 402% no período. Este desenvolvimento da cafeicultura foi maior na região sul, onde houve avanço da fronteira agrícola na medida que o café, além de substituir o açúcar nos vales do Itapemirim e Itabapoana, acabou também englobando áreas de florestas até então intocadas. A cidade de Cachoeiro de Itapemirim tornou-se o núcleo central em torno do qual cresceram outras povoações localizadas na região sul e dinamizadas pela produção cafeeira. Nelas, ocorreu o sistema produtivo escravista em grande escala, tal qual a atividade açucareira no passado. Nas demais áreas manifestou-se uma condição de estagnação, uma vez que era muito forte o poder de atração de mão de obra para a região de cultura cafeeira mais avançada ao sul (Almada, 1981, p. 15). A capital Vitória, nesse período, continuou com sua função estritamente administrativa, enquanto a região centro-serrana só seria ocupada a partir da criação, por parte do governo capixaba, de núcleos coloniais.

GONRING, R.

A expansão da cafeicultura aumentou substancialmente o contingente de escravos. De acordo com dados coletados por Almada (1981, p. 25), entre 1856 e 1872, o Espírito Santo passou por uma explosão demográfica. A população de escravizados aumentou de 12.259 para 22.552 indivíduos, sendo que no ano de 1872 cerca de metade dela se encontrava na Comarca de Itapemirim, região sul capixaba. As regiões de São Matheus e Reys Magos, ao norte de Vitória, possuíam em 1872 em torno de 20% do total de escravos, enquanto a própria região da capital capixaba somava cerca de 30% dos escravizados. Esta descrição expõe como ocorreu a entrada da lavoura cafeeira no Espírito Santo, que naquele momento já havia ocupado quase toda a região sul e iniciava sua marcha rumo à área polarizada por Vitória.

De acordo com João Luís Fragoso, os encadeamentos das relações comerciais entre o Rio de Janeiro – núcleo polarizador do território colonial – e o Centro-Sul, o Norte e o Nordeste, como espaços geográficos que integrariam o vindouro território brasileiro podem ser compreendidos mediante o conceito de *acumulação endógena*: “[...] essa noção liga-se aos processos de reprodução econômica que se executam plenamente no interior do espaço colonial. Nessa medida, ela diz respeito à reiteração, no tempo, das produções coloniais para o mercado interno [...]” (Fragoso, 1998, p. 158). Segundo o autor, um exemplo disso foi a *plantation*, que, ao se reproduzir, adquiriu o charque gaúcho ou a farinha do camponês de Santa Catarina quando da venda ao Rio Grande do Sul ou ao mercado Rio de Janeiro, ou mesmo quando o complexo agropecuário da porção sul de Minas Gerais comprava escravos no mercado atlântico.

O Espírito Santo, mesmo que em menor escala, participava dessa dinâmica, através do comércio de mercadorias variadas. De acordo com dados de navegação de cabotagem coletados por Renato Leite Marcondes, entre 1869 e 1875 o Espírito Santo vendeu para outras províncias 2.516 contos de réis, completando 3,1% de todo o comércio interprovincial. A capital colonial concentrava a maior parcela da

GONRING, R.

produção capixaba e, depois, revendia para outras regiões ou mesmo outros países uma parte desta produção, com exceção da fração remetida para o consumo da corte. Os capixabas comercializavam com os fluminenses mercadorias como madeiras, farinhas, açúcar e café, além de gado, o qual era transportado por via terrestre. Assim, o autor esclarece a posição de vantagem do Rio de Janeiro neste processo, no qual os capixabas possuíam função dependente: “[...] Largas áreas do centro-sul brasileiro articularam-se fortemente ao mercado carioca e de seu *hinterland*, constituindo uma rede de abastecimento bastante consolidada nessa época [...]” (Marcondes, 2009, p. 52-53).

A subordinação econômica do Espírito Santo ao Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XIX – e o conseqüente prejuízo da província capixaba em função dessa relação – se torna ainda mais clara, sendo mais aprofundada por outros autores. Na visão de Faleiros e Vargas, nesse contexto foi se caracterizando e se estendendo no tempo e no espaço um intercâmbio desigual similar ao da CEPAL entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro. Nas palavras dos autores:

Pensemos: a) verifica-se uma expansão da escravidão, cuja fonte de abastecimento e/ou financiamento se encontrava sediada em território fluminense; b) tal expansão viabilizava o aumento populacional e da produção de café e outros gêneros; c) a navegação de cabotagem a partir de Vitória e da foz do Itapemirim, com destino à capital carioca, foi intensificada; d) parcela do excedente econômico capixaba era subtraída em prol dos fluminenses. (Faleiros; Vargas, 2011, p. 11-120).

Assim, torna-se factível a possibilidade de um estreitamento de mercado e de um comércio bastante desfavorável ao Espírito Santo em função do endividamento inicial que viabilizou toda a cadeia de produção.

Portanto, fica bem evidente que se tratava de um sistema conveniente para a então capital brasileira, a qual drenava a produção das vastas regiões por ela polarizadas e a maior parte das benesses oriundas dessa relação. O Espírito Santo

GONRING, R.

configurou-se, então, como território intensamente atrelado ao sistema capitaneado pelo Rio de Janeiro, não sem apresentar, contudo, características próprias. Sobre essa questão, Faleiros e Vargas explicam seu ponto de vista:

Aparece aí a hipótese da extraterritorialidade do espaço de acumulação no Espírito Santo, determinada pela posição subordinada do ponto de vista do abastecimento de mão de obra escrava e do crédito em última instância. Acreditamos que essa “divisão nacional do trabalho” impôs a este estado uma especialização relativa ao nível da produção de bens voltados ao mercado interno, com baixo valor agregado e poucos efeitos dinamizadores da economia local, de modo que parcela substancial dos lucros era remetida ao Rio de Janeiro, sendo que, em nossa visão, tal conformação precede à cafeicultura, como comumente se argumenta. Mais que isso, diferentemente da interpretação corrente, acreditamos que a raiz da explicação da posição periférica do Espírito Santo no sudeste se deve muito mais ao mundo do crédito que ao mundo da produção. (Faleiros; Vargas, 2011, p. 11-12)

Mas independentemente das relações inter-regionais (especialmente com o Rio de Janeiro), foi a cultura cafeeira que passou a marcar a realidade do Espírito Santo a partir de seu advento em terras capixabas. O desenvolvimento da cafeicultura gerou transformações profundas no estado em vários âmbitos, de forma a elevar sua importância além da dimensão territorial e da dinâmica econômica do espaço agrário local.

### **A singularidade da economia cafeeira do Espírito Santo.**

A cafeicultura do Espírito Santo apresentava determinadas especificidades em comparação à produção cafeeira de outros estados do centro-sul. O início da atividade cafeeira ocorreu na porção sul do estado em torno de 1840, ocupando as terras anteriormente pertencentes à cultura canavieira nas grandes propriedades rurais próximas ao litoral. De início, a cafeicultura referia-se a uma

GONRING, R.

atividade econômica que pautava-se em relações de produção escravistas, mas que não tardaram a se modificar.

Após a fase inicial, com a ameaça da crise na região do Vale do Paraíba, iniciou-se um processo de migração de Minas Gerais e do Rio de Janeiro rumo ao Espírito Santo, cujo objetivo era a aquisição de terras devolutas, uma vez que 85% das terras livres pertenciam ao governo capixaba, o qual há muito facilitava a colonização e o acesso à terra diante da reduzida densidade da população e do limitado potencial econômico local (Cano, 1985, p. 299).

Com isso, o governo capixaba passou a incentivar a criação de núcleos de colonização com base na imigração de europeus, o que se tornou possível exatamente devido à grande disponibilidade de terras públicas. Esse processo de apropriação de terras no estado foi muito significativo, visto que no ano de 1872 a quantidade de 4.840.203 braças foram apropriadas, enquanto em 1876 atingiu-se um total de 17.401.998 braças (Almada, 1981, p. 44). Esta ocupação ocorreu especialmente na região sul capixaba e, posteriormente, na região central espírito-santense, onde o acréscimo de população teria sido bastante impulsionado entre os anos de 1890 e 1900, momento no qual a população que residia no Espírito Santo cresceu, em média, 4,4% ao ano, atingindo um total de 73.786 indivíduos. Destes, uma parcela de cerca de 40% eram estrangeiros (Buffon, 1992, p. 95).

De acordo com Wilson Cano (1985, p. 293), como consequência desta iniciativa a produção de café duplicou no período de tempo entre os anos de 1876 e 1880, e também entre os anos de 1881 e 1890. O autor também afirma que no decênio posterior a produção cafeeira cresceu 66% entre 1891 e 1900, apresentando um crescimento, porém, mais modesto no período seguinte devido à crise que afetou todo o setor.

Em relação à cafeicultura, a singularidade capixaba que mais se destacou em comparação aos demais estados produtores foi, possivelmente, a estrutura de seu modo de produção, baseado em pequenas propriedades familiares de colonos

GONRING, R.

européus e/ou seus descendentes. Uma maneira de compreender melhor as características dessa estrutura econômica e social no Espírito Santo é recorrer a autores que dedicaram pesquisas importantes a esta questão.

José Antônio Buffon afirma que, no momento da transição para o assalariamento no Espírito Santo, as relações de parceria foram bastante utilizadas e resultaram em importante mecanismo para o progresso dos imigrantes, visto que as cláusulas contratuais adotadas pelos fazendeiros foram bem vantajosas aos trabalhadores rurais, de maneira que os mesmos transformavam-se em proprietários de pequenas porções de terras em poucos anos, contribuindo assim para fragilizar a capacidade de acumulação das fazendas. Por outro lado, se os contratos propostos aos imigrantes não fossem proveitosos, eles decidiam pelos núcleos coloniais (Buffon, 1992, p. 90). Dessa forma, o autor entende que, no caso capixaba, relações contratuais bem menos rígidas entre fazendeiros e colonos auxiliaram o predomínio de um caráter fundiário bastante fragmentado.

José Lázaro Celin afirma que o sistema adotado pelos pequenos proprietários não constituía uma monocultura tradicional, mas sim uma monocultura mercantil, uma vez que toda propriedade apresentava o cafezal, mas também uma pequena reserva de matas e outras parcelas do terreno para cultivar produtos básicos à subsistência da família. Assim, o café era produzido fundamentalmente para ser comercializado, mas havia também uma produção diversificada para o consumo familiar, a qual era incorporada na produção mercantil. Na realidade, geralmente as negociações de maior importância eram anuais, restritas ao momento da comercialização do café (Celin, 1984, p. 152).

Devido ao perfil de agricultura familiar e à pequena dimensão do mercado local, as pequenas propriedades rurais autônomas possuíam um ritmo lento de acumulação, o que atrasou o processo de concentração do capital em comparação com as áreas cafeeiras brasileiras mais desenvolvidas. Percebe-se que, no panorama capixaba, não se concluiu a transição ao regime de assalariamento, e a cafeicultura

GONRING, R.

local não acompanhou o processo ocorrido nas regiões brasileiras mais dinâmicas. Entretanto, o que havia de peculiar na estrutura rural capixaba era a estabilidade adquirida frente a crises, as quais não abalavam a economia das famílias justamente devido às especificidades relacionadas ao seu modo de vida local. Neste panorama, Buffon (1992, p. 157) afirma que a crise mundial no setor não provocou transformações extremas, bem como os dados de 1940 demonstram alterações estruturais pouco expressivas no Espírito Santo, inclusive com plantações voltando a se desenvolver a partir do ano de 1936.

No entanto, como exposto anteriormente, o desenvolvimento da atividade cafeeira capixaba encontrava limite justamente nas características da estrutura fundiária capixaba, a qual prejudicava a formação do mercado de terras, uma vez que com abundância de terras não haveria uma necessidade específica, como reserva de valor. Deste modo, segundo Buffon (1992, p. 120) a obtenção de novas terras só tinha sentido do ponto de vista demográfico, com a constituição de uma nova família, ou com o acréscimo de cultivos mais rentáveis, desde que houvesse mão de obra no processo. Devido ao esgotamento dos solos e ao aumento populacional, o território ocupado pelo café se ampliou e culminou na anexação da porção norte do Espírito Santo pelas fronteiras da cafeicultura nos anos 1920, difundindo o modelo de pequena propriedade em todo o estado.

### **O ponto de ruptura: a territorialização do complexo cafeeiro do Espírito Santo.**

Como mencionado anteriormente, a cafeicultura do Espírito Santo no final do século XIX e nas primeiras duas décadas do século XX era subordinada ao capital comercial do Rio de Janeiro, que capitaneava a comercialização e o financiamento da produção, prejudicando ainda mais a economia capixaba. Com isso, casas comerciais locais ocupavam uma posição secundária nas transações comerciais

GONRING, R.

envolvendo o café espírito-santense, fato que direcionava para regiões mais desenvolvidas parcela expressiva da lucratividade da cafeicultura do estado, impedindo o desenvolvimento econômico capixaba.

No entanto, essa relação pouco vantajosa não significava que o Espírito Santo não possuía em seu território uma “economia cafeeira”, mas sim uma estrutura cuja dinâmica ainda não se encontrava plenamente desenvolvida. Sobre essa questão, Faleiros e Vargas afirmam:

[...] verifica-se a extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba, e não a sua inexistência. Ocorre no Espírito Santo uma especialização ao nível da produção e as fatias mais rentáveis do negócio agroexportador são transferidas para os comerciantes fluminenses ou para as firmas de representação internacionais lá localizadas. Os desdobramentos desta formação econômica são os seguintes: a) estabelece-se a atividade produtora de café (atividade nuclear); b) constitui-se agricultura produtora de alimentos e matérias-primas; c) a atividade industrial (equipamentos de beneficiamento do café, indústria de sacarias, bens de consumo não duráveis, notadamente têxteis) se vê obstada, dada as escalas de capitais dos produtores e o fato de estas indústrias já terem se estabelecido em outros lugares, como Rio de Janeiro e São Paulo; d) tardia implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário, portos de maior escala, armazéns e sistema de comunicações; e) marginalização da capital Vitória, que permanece meramente como capital política; f) caráter raquítico do sistema bancário local; g) a atividade do comércio de importação e exportação são desterritorializadas; h) a urbanização, pequena, não é capaz de diversificar as demandas; i) o governo estadual apresenta pequena capacidade de gasto. (Faleiros; Vargas, 2011, p. 17-18)

Desde 1870 os rendimentos provenientes da cafeicultura do Espírito Santo vinham se elevando, atingindo ao final desta década um patamar que deu destaque muito maior a esta atividade econômica. Faleiros e Vargas explicam que o significativo crescimento das receitas demonstra o aumento da contribuição da cafeicultura no processo de arrecadação da província capixaba, caracterizando o acelerado desenvolvimento da atividade cafeeira naquele momento. Ainda segundo

GONRING, R.

estes autores, trata-se da incorporação definitiva do Espírito Santo ao modelo agroexportador, a partir do qual se identifica a dinamização dos meios de transporte visando dar vazão à produção capixaba, especialmente a de café, tais como o ‘Canal do Pinto’ – canal de navegação de pequenas embarcações a vapor nos rios Novo, Benevente e Itapemirim -, a Estrada de Ferro Caravelas, visando o escoamento das sacas de café produzidas em Cachoeiro do Itapemirim, Alegre e Castelo até a Barra do Itapemirim, e lá se conectando com a Companhia Santos-Campos, que realizava o transporte do café até o Rio de Janeiro. Tal sistema de transporte perdurou até o ano de 1903, quando foi substituído pela Leopoldina Railway” (Faleiros; Vargas, 2011, p. 18).

Mesmo tornando a produção capixaba mais dinâmica, o sistema de transporte anteriormente mencionado não conseguiu atrair para o Espírito Santo a parte da produção cafeeira oriunda de Minas Gerais, e nem mesmo colocar a praça capixaba no centro das transações comerciais de café, permanecendo em condição suplementar à economia do Rio de Janeiro. A cidade de Vitória, a capital capixaba, continuou desconectada da estrutura comercial que ligava Cachoeiro ao Rio de Janeiro e, por conseguinte, ao mercado a nível internacional.

De fato, segundo Faleiros e Vargas (2011, p. 19), os empreendimentos ligados aos transportes obedeceram a três diretrizes básicas no final do século XIX: primeiramente, a consolidação da conexão com Minas Gerais a partir da criação de um corredor de exportações mediante a fundação da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Em segundo, a modernização do porto de Vitória e, por fim, a implantação da navegação no Itapemirim, junto a uma ferrovia que se aproximasse da região, como é o caso da criação da Estrada de Ferro Itapemirim. Uma vez que todo o escoamento do café era realizado via porto do Rio de Janeiro, tentou-se interromper tal circuito para se beneficiar a cidade de Vitória, a partir da construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, objetivando, assim, atrair para o porto da capital capixaba a exportação do café de Cachoeiro de Itapemirim e sua região, em um

GONRING, R.

traçado extremamente adverso. Essas iniciativas, originadas da economia cafeeira, revelam excepcional progresso material no Espírito Santo no final do período provincial. De acordo com Gabriel Bittencourt, a condição do Espírito Santo nesse período mudou, uma vez que “[...] da quase total ausência de infraestrutura viária e urbana, a província chegou à República contando com inúmeras estradas que a cortavam em várias direções”. (Bittencourt, 1987, p. 89).

As iniciativas anteriormente descritas evidenciam que estavam sendo organizadas, naquele período, articulações políticas visando tornar realidade a afirmação do complexo cafeeiro capixaba e sua independência da influência e estrutura capitaneada pelo Rio de Janeiro neste setor. Sobre essa questão, Faleiros e Vargas pontuam:

Tais tentativas denotam que a nascente elite capixaba ligada ao café tinha noção clara dos limites de sua atividade nos quadros dos circuitos existentes, e esta questão parecia ser, para eles, mais crucial para os limites da acumulação de capitais no Espírito Santo do que a questão da transição capitalista, com iniciativas que reformulassem a forma de produção. Novamente, o ponto de argumentação reside no fato de que algum excedente poderia ser concentrado pela elite comercial na medida em que controlavam o abastecimento das pequenas unidades produtoras e outras formas de comércio e, em consequência, concentravam parcela significativa da produção de café. A estratégia parece ser a de ‘territorializar’ a etapa seguinte deste circuito, qual seja, o beneficiamento, a classificação e, principalmente, o comércio de exportação para o exterior. (Faleiros; Vargas, p. 19)

Neste contexto, certos projetos passaram a ganhar muita importância, como a construção e modernização do Porto de Vitória, que viria a se consolidar como o principal escoador das exportações do Espírito Santo, atendendo também a estratégia de “interiorização da capital” (Quintão, 2008, p. 22).

Do total das exportações, pode-se observar a hegemonia do café. O quadro 1 apresenta a posição do café na exportação do Espírito Santo, em conjunto com os

GONRING, R.

percentuais da madeira e farinha de mandioca que representavam os outros produtos mais exportados, mesmo não atingindo 2% da exportação.

Quadro 1- Exportação do Espírito Santo por principais produtos em relação ao valor total da exportação 1891 a 1895

PRODUTOS	1891	1892	1893	1894	1895
CAFÉ	97,5%	97,7%	98,8%	99,7%	99,4%
FARINHA	1,4%	0,7%	0,9%	0,2%	0,4%
MADEIRA	0,9%	1,4%	0,2%	0,1%	0,2%
OUTROS	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Fonte: Freire, 1896, p. 37; (apud Siqueira, 1995, p. 58).

Mesmo analisando-se um período de apenas cinco anos, verifica-se que entre 1891 e 1895 o valor da exportação de café era crescente, enquanto o valor comparativo dos outros, por outro lado, era decrescente. Estes dados corroboram, portanto, a relevância deste produto para o fortalecimento da dinâmica de exportação da praça comercial de Vitória.

No entanto, a intenção de territorializar o complexo cafeeiro capixaba consistia no mais importante dos projetos e não poderia lograr êxito sem uma eficiente infraestrutura de transportes. Devido às suas características e grande capacidade de transporte de cargas, o transporte ferroviário passou então a ser o foco das estratégias e investimentos visando a ampliação das exportações pelo Espírito Santo.

A construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) no final do século XIX tinha o objetivo de instituir comunicações com maior eficiência entre a região norte de Minas Gerais, a região norte do Espírito Santo e o Oceano Atlântico, uma vez que se tratava de uma grande área pouco povoada e destituída de um rumo em termos de economia. De acordo com Léa Brígida de Alvarenga Rosa, na medida em que a estrada de ferro foi se desenvolvendo, os aglomerados urbanos foram surgindo e se tornando cada vez mais densos, como os de Colatina, Linhares e São

GONRING, R.

Mateus. Após os fracassos da Companhia de Estrada de Ferro Bahia e Minas, a rota foi radicalmente modificada, sendo substituída pelo trecho de Peçanha (MG) a Vitória (ES), passando por Governador Valadares e margeando o vale do Rio Doce. De Peçanha, a intenção era que a ferrovia atingisse Araxá (MG), onde se aproximaria de uma zona de abastecimento e comércio importante, além do complexo cafeeiro paulista que se estendia até Araguari através da Companhia Mogiana, dominando a região do Triângulo Mineiro. Entretanto, esse trajeto não foi finalizado e os trilhos acabaram buscando outro caminho, atingindo no ano de 1910 a região mineira de Itabira (Rosa, 1985, p. 20).

No início, a EFVM baseava sua principal fonte de lucros no transporte de madeiras e café, sendo este último predominante nas receitas da companhia até o ano de 1940. Entretanto, com a atividade cafeeira iniciando quedas e o crescimento da região mineira do Vale do Aço, a Estrada de Ferro Vitória a Minas foi encampada em 1942 pela Companhia Vale do Rio Doce, especializando-se a partir daí no transporte de minérios (Rosa, 1985, p. 128).

De fato, a importância da Estrada de Ferro Vitória a Minas para o desenvolvimento do Espírito Santo torna-se bem evidente. De acordo com Faleiros e Vargas, foi a EFVM que ligou o norte de Espírito Santo e o leste mineiro à economia nacional, mediante o desbravamento de fronteiras até então inexploradas que viabilizaram a ocupação do solo que seria ainda mais acelerada com a chegada de imigrantes de segunda e terceira geração advindos do sul do Espírito Santo e, em menor quantidade, da zona da mata e do extremo leste mineiro. Nas palavras dos autores, “[...] esta corrente migratória, correspondente ao avanço da fronteira agrícola da cafeicultura ao norte, mostrar-se-ia dinâmica até a década de 1940 sendo, deste o início, organizada pela elite residente na capital capixaba via clara política de povoamento da região com vistas à garantia da territorialidade”. (Faleiros; Vargas, 2011, p. 20-21).

GONRING, R.

Como mencionado anteriormente, outra questão importante para que o Espírito Santo pudesse garantir a consolidação do seu espaço econômico, e que viria a ser essencial para o futuro do complexo cafeeiro capixaba, dizia respeito à absorção da dinâmica da cultura cafeeira situada na região sul capixaba – área de influência do Rio de Janeiro – para a capital Vitória. Faleiros e Vargas detalham melhor essa questão:

Do ponto de vista tributário fazia-se fundamental a transferência da exportação de toda a produção cafeeira da região sul para Vitória, já que os impostos de saída pertenciam basicamente às províncias/estados. Nestes termos, dada a centralização exercida pelos fluminenses, o estado de penúria dos cofres públicos capixabas era notório. Visando transformar essa situação, Silva Pontes e principalmente Moniz Freire, políticos capixabas, defenderam e programaram no limiar do século XIX e na primeira década do século XX projetos de infraestrutura que objetivavam trazer as receitas tributárias da exportação ao Espírito Santo. Um destes projetos, já vimos, era a EFVM, a noroeste, o outro, ao sul vislumbrava a construção de uma estrada de ferro de Vitória até Cachoeiro de Itapemirim e de lá para Minas Gerais. Assim, a zona centro-sul capixaba seria cortada por um único ramal, sendo proibida a construção nessa mesma área de qualquer outro ramal que se dirigisse ao litoral. O objetivo claro era o esvaziamento do porto de Itapemirim (escala do comércio fluminense) e a valorização do porto de Vitória, concentrando lá todas as atividades e todas as sacas da maior zona cafeeira do estado. Tratava-se de um programa de concentração urbano-industrial na capital em detrimento do interior, de modo que Vitória pudesse se colocar como praça internacional. Fez, neste momento, uma clara opção por um projeto centralizador e concentrador de recursos como estratégia de ruptura com a dependência ao Rio de Janeiro. (Faleiros; Vargas, 2011, p. 21)

Interessante notar que o governo capixaba já tinha planos para enfrentar a primazia da dinâmica de comercialização do café dos fluminenses desde o final do século XIX, uma vez que já havia tomado iniciativas para promover mudanças nesse sentido. A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo foi fundada em 1893 com o objetivo de combater a influência do Rio de Janeiro e superar o predomínio da Estrada de Ferro Leopoldina Railway na região. A estratégia funcionou

GONRING, R.

parcialmente, uma vez que a crise severa do setor cafeeiro obrigou o governo capixaba a negociar a Estrada Ferro Sul do Espírito Santo justamente com a Leopoldina Railway no ano de 1912. Esta, por sua vez, continuou transportando o café para capital nacional, já que o traçado da ferrovia impedia a oferta de fretes mais baratos na parte que a vinculava à Vitória. Tal situação só foi revertida no final da década de 1920, quando, provavelmente em função da queda da produtividade das lavouras do Rio de Janeiro, os custos de transporte na Leopoldina aumentaram e a utilização da seção que correspondia à antiga Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo tornou-se mais atrativa (Faleiros; Vargas, 2011, p. 21). O Porto de Vitória passou, então, a exportar a quase totalidade da produção capixaba, consolidando-se como principal vertedouro da cafeicultura do estado e de parte de Minas Gerais.

Assim, a consolidação do plano de territorialização da produção do Espírito Santo concretizou-se a partir do desenvolvimento da estrutura de transporte ferroviário, da modernização do Porto de Vitória e da ampliação do espaço urbano. Segundo Siqueira (1995, p. 119), o movimento comercial e o desenvolvimento do Porto de Vitória acentuaram-se na medida em que ocorria o seu aparelhamento e a produção de sua infraestrutura viária, de maneira que uma súbita aglutinação de bens e serviços acontecia simultaneamente ao processo acima mencionado na cidade de Vitória. Nessa perspectiva do crescimento da dinâmica urbana da Capital, Buffon também afirma:

Não resta dúvidas de que o binômio 'ferrovia-porto' foi o grande responsável pela transformação de Vitória numa cidade capaz de monopolizar determinadas funções urbanas requeridas pelo desenvolvimento da cafeicultura em todo o Espírito Santo, tornando-se assim uma cidade de âmbito estadual com certa importância no contexto das exportações de café efetivadas pelo Brasil. (Buffon, 1992, p. 287)

Dessa forma, um maior entendimento do processo de desenvolvimento do Estado do Espírito Santo como um todo não pode se furtar a uma compreensão das

GONRING, R.

transformações ocorridas com a capital capixaba, a qual constituiu-se, como se comprova a seguir, no principal elemento aglutinador e ponto de convergência do desenvolvimento econômico estadual.

### **A centralidade da cidade de Vitória: consolidação do complexo cafeeiro capixaba.**

De fato, a relação da capital do Espírito Santo com seu porto foi fundamental para que esta cidade conquistasse definitivamente a posição central no complexo cafeeiro capixaba, uma vez que constituiu ponto crucial da engrenagem comercial que comandou o funcionamento deste sistema agrário-exportador no estado. Essa estreita relação porto-cidade, no entanto, mostra-se mais complexa e objeto de estudos acerca de sua manifestação recorrente.

A condição de cidade portuária apresentada por Vitória pode auxiliar melhor na compreensão de como a centralidade da capital foi se configurando na medida em que o seu porto se desenvolvia. Gerardo Silva e Giuseppe Cocco, em seu livro “Cidades e portos: os espaços da globalização”, explicam que entre os padrões de modernização portuária, o modelo cidade portuária é mais ligado à concepção tradicional de porto existente especialmente nos chamados países em desenvolvimento, como o Brasil. Fundamentado em um planejamento que considera sua hinterlândia mais próxima, este modelo atua como um instrumento de desenvolvimento local ao promover, normalmente, uma relação de complementaridade da infraestrutura do porto com a cidade que o abriga (Silva; Cocco, 1999, p. 18).

Neste modelo de modernização, a cidade que cede seu espaço ao porto acaba naturalmente se beneficiando das benesses da dinâmica portuária, que interfere não só economicamente, mas, sobretudo produzindo efeitos espaciais, sociais e ambientais sobre o sítio urbano. Tal desenvolvimento, apresentado pela cidade em âmbitos diversos, tem por principal benefício a ampliação da importância da cidade em questão a nível regional. Ainda nas palavras de [Silva e Cocco \(1999, p. 18\)](#), “[...] a

GONRING, R.

perspectiva da cidade portuária [...] desenvolve uma abordagem do tipo territorial, na qual a cidade se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional, e entre esta e os mercados globais”.

Portanto, trata-se de um complexo portuário profundamente ligado ao espaço geográfico que ocupa, e cuja influência se estende por toda a sua hinterlândia, fazendo-se mais presente, no entanto, na própria cidade que o recebe e da qual retira vantagens necessárias ao seu plano funcionamento. Em troca, possibilita a esta cidade um desenvolvimento espacial e socioeconômico que integra de maneira eficaz o tecido urbano à estrutura portuária.

Sendo assim, o porto está inserido na cadeia de distribuição de uma dada região e, quanto mais desenvolvida for essa região, maior será a importância da cidade-porto que escoar essa produção. No caso de Vitória, essa atividade de exportação ocorreu inicialmente com a produção do café, que levava enorme vantagem diante das demais culturas agrícolas e outras mercadorias, dominando a pauta de exportações. O café escoado pelo porto capixaba era proveniente de duas áreas distintas: a região serrana central do Espírito Santo, cuja produção era transportada até o porto por meio de caminhões; a região do Vale do Rio Doce, em Minas Gerais, de onde a produção chegava pela Estrada de Ferro Vitória a Minas até as instalações portuárias.

Para a capital Vitória captar a produção cafeeira proveniente da região serrana central do estado, de acordo com Ormando Moraes, foi necessário construir pontes e ampliar a rede de estradas do território capixaba. Para tanto, foram construídas estradas em regiões de difícil acesso, marcadas por uma topografia bastante acidentada como, por exemplo, o trecho entre Santa Leopoldina e Santa Teresa, de onde a produção era transportada, até então, por tropas de muare. Estas tropas eram responsáveis pelo transporte do café realizado até o porto fluvial de Cachoeiro de Santa Leopoldina, localizado às margens do Rio Santa Maria da Vitória. Este porto recebia e centralizava toda a produção cafeeira da grande área constituída pela

GONRING, R.

região serrana espírito-santense. A partir desse ponto, o café era transportado por meio de canoas, que desciam o Rio Santa Maria da Vitória com destino ao Porto de Vitória (Moraes, 1989, p. 14).

A região serrana central do Espírito Santo era formada naquele período por vários núcleos de colonos estrangeiros anteriormente referidos neste trabalho. Tratava-se de famílias de imigrantes europeus, principalmente italianos e alemães, que foram de grande importância ao proporcionar que a capital capixaba recebesse um impulso econômico e socioespacial significativo, uma vez que formavam um conjunto de povoações que se dedicava exclusivamente à agricultura, em especial o cultivo do café, o qual constituía-se na principal mercadoria comercializada pelo Porto de Vitória.

Para a capital capixaba atrair a produção cafeeira proveniente da região do Vale do Rio Doce, em Minas Gerais, foi necessário estabelecer o transporte ferroviário. Para isso, o advento da Estrada de Ferro Vitória a Minas constituiu-se em um fator importante para o desenvolvimento da cidade de Vitória, uma vez que esta ferrovia tornou-se a grande responsável pela ampliação da hinterlândia do porto da Capital.

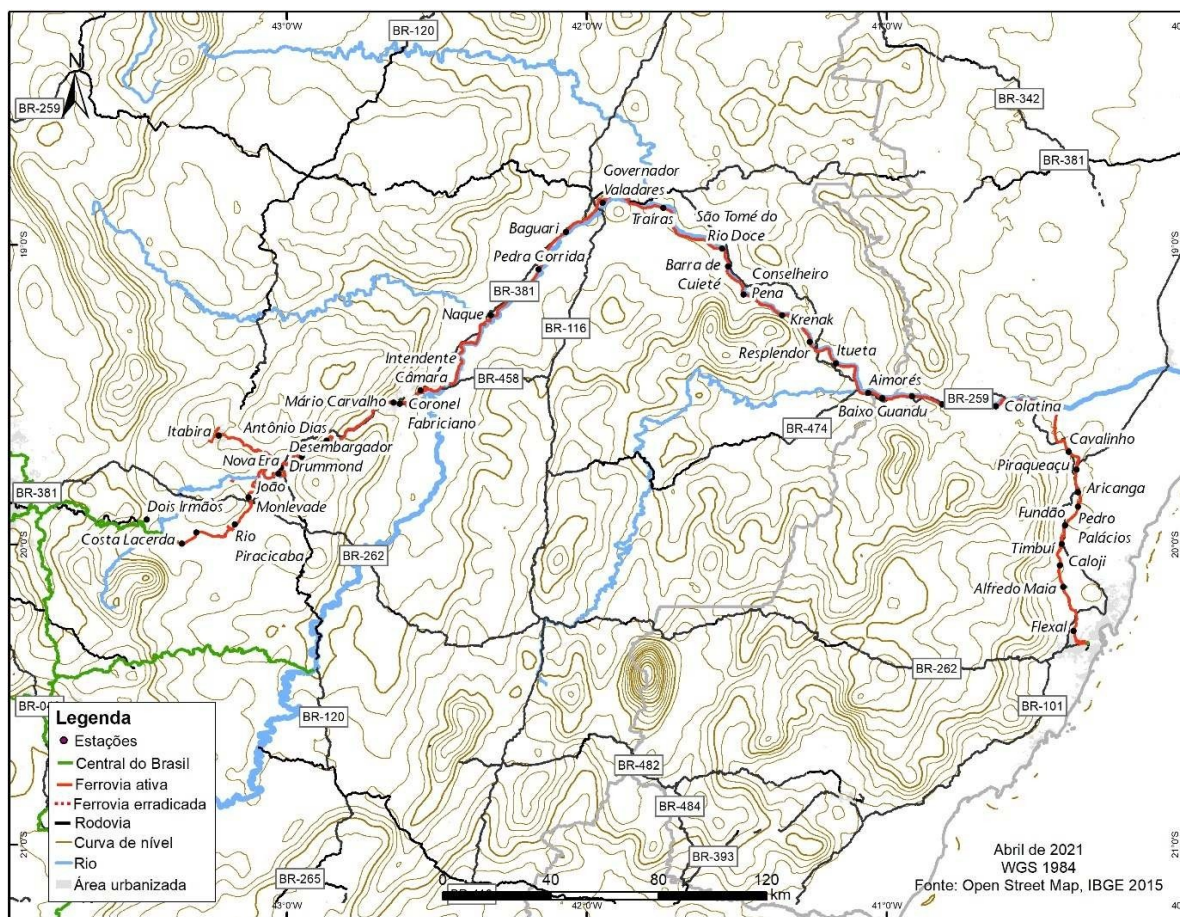
Enquanto a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo passou a transportar parte da produção agrícola capixaba, a ferrovia Vitória a Minas transformou-se no principal caminho para o transporte de mercadorias produzidas fora do território espírito-santense. Desde o ano de 1906, essa ferrovia já vinha escoando os produtos agrícolas liderados pelo café da região do Vale do Rio Doce, como afirma Araripe (1954, p. 82): “[...] Ela [a EFVM] abriu no Vale do Rio Doce um caminho pioneiro por onde subiu e instalou o progresso, dando aos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo zonas em potencial latente e de imensurável capacidade econômica” (Araripe, 1954, p. 82).

Assim, a Estrada de Ferro Vitória a Minas teve função relevante no crescimento do Espírito Santo, pois além de escoar a produção agrícola até o Porto de

GONRING, R.

Vitória, também transportava passageiros e mantinha o intercâmbio comercial das regiões percorridas, entre os territórios mineiro e espírito-santense, bem como promovia o crescimento econômico e socioespacial do Estado ao influenciar povoações, vilas e cidades relacionadas à dinâmica do transporte ferroviário em território espírito-santense, como atesta André Simplício Carvalho, que destaca o primeiro trecho da ferrovia, inaugurado em 13 de maio de 1904: “[...] Naquele primeiro momento foram inauguradas as estações de São Carlos (Pedro Nolasco), em Cariacica, Timbuí e João Neiva. No ano seguinte, Pendanga, Lauro Muller e Fundão. Até o final de 1906, Acioli, Baunilha e Colatina” (Carvalho, 2021, p. 5).

Mapa 1- A estrada de ferro Vitória a Minas, após ter completado a linha tronco-1936



Fonte: Carvalho, (2021)

Assim, a Estrada de Ferro Vitória a Minas constituiu-se em importante fator de sustentação da dinâmica comercial que fortaleceu a centralidade da cidade de

GONRING, R.

Vitória, a qual passou a polarizar a produção do café para o porto da Capital, bem como expandir sua área de influência imediata sobre a futura região metropolitana capixaba e às demais áreas produtoras do Estado.

Todo esse cenário é resultante da relevância da economia cafeeira na formação territorial do Espírito Santo e, de certa forma, serviu como prenúncio de uma nova era de desenvolvimento – capitaneada por grandes projetos industriais – que viria a ocorrer tão logo a hegemonia da economia cafeeira concluísse o seu ciclo no Estado.

### **Considerações finais**

Assim, a partir do que foi apresentado, acompanhou-se uma parte importante da formação territorial do Espírito Santo, desde a produção do açúcar como primeira atividade econômica, passando pelo advento da cafeicultura e culminando nas iniciativas políticas que objetivaram a independência do complexo cafeeiro capixaba da área de influência do Rio de Janeiro, fato que resultou posteriormente em maior desenvolvimento com a consolidação da centralidade da região polarizada pela capital Vitória a partir da dinâmica cafeeira.

Esse desenvolvimento, impulsionado pela produção, pela comercialização e pelo transporte do café, evidencia-se em termos territoriais com a abrangência que as ferrovias passaram a ter no decorrer dos anos, conectando áreas de produção de dentro e de fora do Espírito Santo e influenciando diversos povoamentos ao contribuir para a ampliação de localidades situadas especialmente no traçado das linhas das estradas de ferro.

Destaca-se também a atuação das áreas produtoras de café em território espírito-santense, cujas grandes propriedades de origem escravista da porção sul e as pequenas propriedades de produção familiar da área centro-serrana contribuíram, em momentos e formas distintas, para a alta relevância e capacidade de

GONRING, R.

transformação que o café teve sobre as áreas interioranas capixabas e para o comércio que convergia rumo à região de influência da capital capixaba.

No que tange à produção do espaço e a expansão das áreas urbanas do Espírito Santo, destaca-se a importância da dinâmica econômica cafeeira sobre as transformações ocorridas na região de Vitória, a qual passou a polarizar o escoamento tanto da produção interna capixaba quanto da produção proveniente do estado de Minas Gerais para o seu porto, transformando a capital capixaba numa praça comercial de alcance internacional e fazendo com que o Espírito Santo se desvinculasse totalmente do circuito comercial de café comandado pelo Rio de Janeiro. Para tanto, a relação da cidade com o Porto de Vitória mostrou-se elemento crucial para a consolidação da centralidade da capital Vitória e do fortalecimento do complexo cafeeiro capixaba em termos de representatividade a nível nacional.

## Referências

ALMADA, V. P. F.. **A escravidão na história econômico-social do Espírito Santo 1850-1888**. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, 1981.

ARARIPE, D. A.. **História da Estrada de Ferro Vitória a Minas 1904 a 1954**. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce (Coleção Rio Doce), 1954.

BITTENCOURT, G. A. M.. **A formação econômica do Espírito Santo: o roteiro da industrialização**. Vitória, Ed. Cátedra, 1987.

BUFFON, J. A.. **O café e a urbanização no Espírito Santo: aspectos econômicos e demográficos de uma agricultura familiar**. Dissertação de mestrado em Economia apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, 1992, 386 p.

CANO, W. Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras (1850-1930). **Revista Estudos econômicos (USP/IPE)**, vol. 15, n. 2. São Paulo: 1985.

CARVALHO, A. S. A geografia histórica da Estrada de Ferro Vitória a Minas (1904–2020): um registro. **Terra Brasilis** [Online], 16 | 2021, posto online no dia 31 de dezembro de 2021. URL: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/10282>; DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.10282>



GONRING, R.

CELIN, J. L.. **Migração europeia, expansão cafeeira e o nascimento da pequena propriedade no Espírito Santo**. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1984.

FALEIROS, R. N.; VARGAS, N. C.. A formação econômica do Espírito Santo: complexo cafeeiro, elites e extraterritorialidade na periferia agroexportadora. **Anais do IX Congresso Brasileiro de História Econômica e 10ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Curitiba, 2011, <https://www.abphe.org.br/arquivos/rogerio-naques-faleiros-neide-cesar-vargas.pdf>.

FRAGOSO, J. L.; FLORENTINO, M.. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)**. Rio de Janeiro: Sete Letras, 1998.

MARCONDES, R. L.. **Diverso e desigual: o Brasil escravista na década de 1870**. São Paulo: Funpec Editora, 2009.

MORAES, O. **Por serras e vales do Espírito Santo: a epopeia das tropas e dos tropeiros**. Vitória: IHGES, 1989.

QUINTÃO, L. C.. **A interiorização da capital pela estrada de ferro sul do Espírito Santo**. Dissertação de mestrado ao Programa de Pós-Graduação em História das Relações Sociais Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo, 2008.

ROSA, L. B. R. A.. **Uma ferrovia em questão: a Vitória a Minas 1890-1940**. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1985.

SILVA, G. COCCO, G.; (Orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SIQUEIRA, M. P. S. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. 2 Ed. Vitória, CODESA, 1995.

Disponibilidade dos dados:

Os dados da pesquisa estão disponíveis no corpo do artigo

---

