

A TRIBUNA

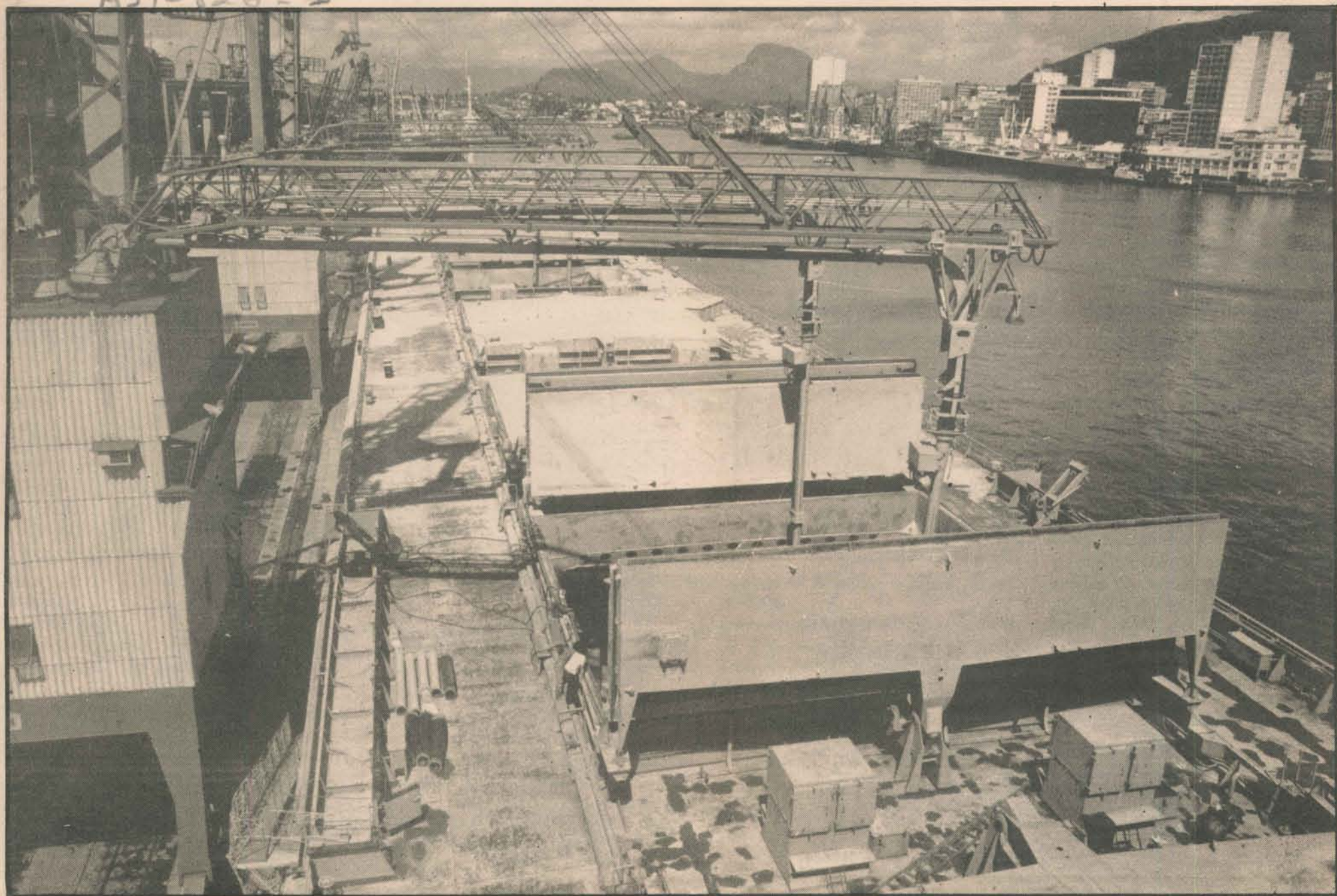
VITÓRIA-ES • QUINTA-FEIRA • 25/08/1994

SUPLEMENTO ESPECIAL

NÃO PODE SER VENDIDO SEPARADAMENTE

ESPÍRITO SANTO

Uma vocação para o comércio exterior.



OS PORTOS E A HISTÓRIA ECONÔMICA DO ESPÍRITO SANTO

PATROCÍNIO

**ASSEMBLÉIA
LEGISLATIVA**
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO



COMPANHIA
SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

GOVERNO
TRABALHADOR
ESPÍRITO SANTO

Posição geográfica definiu opção pelos portos

Com sua economia baseada inicialmente na agricultura, o Espírito Santo desde cedo despertou para sua vocação de entreposto comercial, pois precisava fazer chegar seus produtos nos outros pontos do Brasil e do mundo, além de servir como escoadouro para a produção de boa parte do Estado de Minas Gerais. Ao mesmo tempo, sempre houve a necessidade de receber mercadorias vindas de fora, destinadas não só à população capixaba mas também aos habitantes de outras partes do Brasil.

Durante longo tempo, esse papel foi cumprido por pequenos portos localizados em Itapemirim, Benevente, Guarapari, Santa Leopoldina, Santa Cruz, São Mateus e Vitória. No início deste século, o porto da capital capixaba começou a ser ampliado e modernizado, adquirindo uma importância maior que os seus congêneres de outras localidades capixabas, que em sua maioria desapareceram.

A partir de 1940 o porto de Vitória começou a ser utilizado de maneira mais sistemática, absorvendo todo o comércio exterior de mercadorias saídas do Espírito Santo e destinadas à população capixaba. Até o fim do Império, todo esse movimento era centralizado no porto do Rio de Janeiro, que dessa forma arrecadava os impostos relativos ao serviço, por conveniência da Corte. Com a proclamação da República e a implantação da Federação, a autonomia das antigas províncias transformadas em estados aumentou, o que se refletiu também nas atividades portuárias.

No que diz respeito ao Espírito Santo, esse processo foi concluído em 1940, ano em que toda a



O café descia o rio Santa Maria em canoas de Santa Leopoldina até Vitória

produção agrícola do Estado destinada ao estrangeiro passou a ser exportada diretamente de Vitória, que também recebia as mercadorias vindas do estrangeiro para os capixabas. No mesmo ano, é criada a Companhia Vale do Rio Doce e logo depois se iniciam as exportações de minério, que foram intensificadas a partir da década de 60.

Nesse período, foi iniciada a implantação dos chamados grandes projetos, como Tubarão e outros empreendimentos em diferentes pontos do Estado, sempre envolvendo comércio exterior. Além de atender à vocação natural do território capixaba, esses projetos foram uma resposta à necessidade de se gerar empregos para as multidões que migraram do campo com a decadência da cultura ca-

feira.

Portanto, a atividade portuária sempre esteve associada à geração de empregos e à busca de soluções para a população capixaba. Isso acontece basicamente por causa da privilegiada localização geográfica do Estado e das características do seu litoral.

CORREDOR

Com a implantação do Corredor de Transportes Centro-Leste a partir de 1991, a exploração dessas potencialidades passou a ser feita de maneira mais sistemática, verificando-se um incremento progressivo nas atividades do complexo portuário capixaba, que inclui o Portocel (Aracruz) e o terminal de Ubu, além das unidades existentes

na Grande Vitória.

Enquanto se caracteriza cada vez mais como um centro internacional de comércio, o Estado atrai também indústrias de produtos relacionados com as atividades do Corredor, que aumenta igualmente a demanda por serviços e consequentemente a oferta de empregos. O leque de áreas beneficiadas por esse fluxo de mercadorias abrange desde o turismo até as telecomunicações, setor que será reforçado com a implantação de um telepor-

ZPE

Dando sequência a esse processo, surge agora a Zona de Processamento de Exportações, ZPE, cujas atividades deverão propiciar

Expediente

Edição: Antonio Gurgel
 Texto: Antonio Gurgel e Fabiana Pizzani
 Fotos: Rogério Medeiros, Alair Caliani, Eduardo Rocha, exposição "O Espírito Santo 1908: Resgate da Memória Através da Imagem", Codesa, Biblioteca Central da Ufes e Arquivo Público do Espírito Santo.
 Consultores: Professores Roberto Garcia Simões e Celso Perotta, da Universidade Federal do Espírito Santo.
 Diagramação: Vicente de Paulo Barros.
 Realização: Contexto Jornalismo & Assessoria/A Tribuna

EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS PELOS PRINCIPAIS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

PRODUTOS	PORTO DE VITÓRIA			NORTE PORTO DE SÃO MATEUS			SUL PORTO DE ITAPEMIRIM		
	%			%			%		
	1873/74	1883/84	1885/86	1873/74	1883/84	1885/86	1873/74	1883/84	1885/86
CAFÉ	37,6	30,7	29,3	4,3	6,1	5,2	58,1	63,2	65,86
ACÚCAR	13,3	60,3	35,4	20,3	—	2,4	66,4	39,7	62,2
FARINHA	0,4	6,3	2,4	99,6	92,6	97,5	—	1,1	0,1
MILHO	96,4	99,4	4,6	1,8	0,3	49,8	1,8	0,3	45,8
MADEIRA	0,1	0,1	74,8	0,6	0,2	0,4	99,3	99,7	24,8

a geração de milhares de novos empregos como tem acontecido em todos os locais beneficiados com experiência semelhante.

Oficializada em abril passado graças ao empenho do ministro da Indústria, Comércio e Turismo, Elcio Álvares, a ZPE capixaba está sendo implantada em Vila Velha e atuará em conjunto com a iniciativa privada, fornecendo serviços nas seguintes áreas: central de processamento de dados, central de recrutamento e seleção de mão-de-obra, laboratórios de controle de qualidade com apoio através de convênios com centros tecnológicos, central de fretes e carretos, serviços de apoio e hospedagem para executivos em trânsito, serviços de despacho aduaneiro, agências de viagens, posto médico para atendimento regular e emergencial, serviço de alimentação através de cozinha industrial ou não, serviços de segurança industrial, patrimonial e de prevenção e combate a incêndio.

Segundo o presidente da Comissão Especial de Desenvolvimento Econômico e Social do governo estadual, Paulo Augusto Vivacqua, "a ZPE cria uma situação nova de desenvolvimento para a costa brasileira comparável à explosão de crescimento que está vivendo a China". A intenção do governo do Estado é multiplicar o complexo, criando filiais da ZPE ao longo do Corredor de Transporte Centro-Leste, agregando a ele — portanto — um grande valor como instrumento de desenvolvimento.

O complexo da ZPE ficará ligado pelo Corredor de Transporte ao Planalto Central por um custo muito baixo, o que pode atrair um número imenso de empresas que lidam com produtos minerais, agrícolas e de insumos industriais, criando no Espírito Santo um pólo industrial de grandes dimensões. Os primeiros municípios fora da Grande Vitória a serem beneficiados deverão ser Fundão, Ibirapuê, logo depois, Colatina, assim como outros ao longo da Estrada de Ferro Vitória-Minas.

A112826-3

As publicações

Abordando os diferentes aspectos da evolução econômica do Espírito Santo com ênfase especial para o papel cumprido pelos portos capixabas nesse processo, o presente projeto é constituído por quatro suplementos.

Nesta primeira publicação, são enfocados alguns momentos da história do Espírito Santo principalmente no século passado e no início deste século, quando tiveram importância fundamental para o desenvolvimento capixaba unidades portuárias como as de Itapemirim, Benevente, Guarapari, Santa Leopoldina, Vitória, Santa Cruz e São Mateus.

O segundo suplemento, a ser publicado dia 29 de setem-

bro, terá como tema o complexo portuário capixaba nos dias atuais, suas peculiaridades, as características da sua maneira de operar, a sua importância na economia do Estado e do País. Serão contempladas igualmente as empresas que operam os portos e as companhias de navegação, assim como as entidades representativas dos trabalhadores da orla e as repartições que permitem o perfeito fluxo de exportações e importações.

A série continua dia 27 de outubro com um amplo painel sobre o Corredor de Transporte Centro-Leste, seus antecedentes, o processo de sua implantação, o impacto que vem produzindo na economia capixaba e principalmente suas perspecti-

vas futuras conforme a visão de pessoas envolvidas com o Corredor e com estudiosos da economia capixaba.

Para finalizar, será analisada, dia 24 de novembro, a implantação da Zona de Processamento de Exportação e as perspectivas que se descortinam com ela para o futuro do Espírito Santo. Nêsse suplemento, serão contempladas as empresas filiais à ZPE, a filosofia de trabalho do empreendimento, os benefícios para os municípios envolvidos. Não será esquecido o processo de implantação da ZPE, que teve como um de seus principais estimuladores o ministro Elcio Álvares, que preside o Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação.



A loja do Lloyd era uma das principais de Vitória em 1908



O café sempre foi destaque nas exportações

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA.

A Casa do Povo Capixaba.

ASSEMBLÉIA
LEGISLATIVA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Vitória: a vida em função do porto

Desde o início de sua colonização, Vitória teve o desenvolvimento fortemente ligado ao movimento de seu porto. A dificuldade em transpor as serras que davam acesso ao interior acabou favorecendo a economia das cidades litorâneas, facilitando o comércio marítimo da capital da Província. As condições naturais da Ilha de Vitória permitiam a existência de vários ancoradouros.

Até o final do Império, o porto de Vitória ainda era um simples cais de madeira que dividia com os portos do interior o movimento de exportação e importação do Estado. Apesar da grande circulação de dinheiro, o porto mantinha suas instalações precárias, não sendo merecedor de cuidados especiais até a visita do imperador Dom Pedro II, em 1860. O antigo cais de madeira recebe melhorias quatro anos após a instalação da Capitania dos Portos, permitindo a atracação de embarcações de maior porte. Havia ainda outros cais de pequeno porte pela baía de Vitória.

No final do século passado, o movimento do porto já era intenso, exportando principalmente açúcar, milho, arroz e café; além de importar tecidos e outros produtos. Com o crescimento da produção cafeeira, houve a necessidade de construir e melhorar os serviços portuários para a chegada de vapores estrangeiros, que permitiram o aumento do comércio exterior.

REPÚBLICA TROUXE PROGRESSO

A mudança do sistema político brasileiro foi fator importante para o desenvolvimento do porto de Vitória. Com a República, as antigas províncias passaram à condição de estados, adquirindo maior autonomia. Em março de 1893, Vitória é elevada à categoria de cidade.

A construção das ferrovias e sua



O Porto de Vitória mereceu a atenção do governador Jerônimo Monteiro desde sua posse

ligação com o porto de Vitória, viabilizam a expansão da lavoura cafeeira e do comércio exportador. No início do período republicano, começam as obras de urbanização de Vitória. Em 1910, é inaugurada a Estrada de Ferro

Sul do Espírito Santo, depois Leopoldina Railway. No mesmo ano são colocados os trilhos da Estrada de Ferro Diamantina, atual Estrada de Ferro Vitória-Minas. A chegada das ferrovias exerce grande influência na urba-

nização da capital e a modernização das instalações portuárias se torna constante.

No governo Muniz Freire, com a renda auferida pela exportação cafeeira. Vitória e seu porto começam a passar por importantes transformações. A urbanização se intensifica, com a abertura de ruas, praças e avenidas. Bondes puxados a burro começam a fazer o transporte urbano. O Teatro Melpômene foi construído nessa época, expandindo a vida cultural da cidade. A construção da Santa Casa de Misericórdia também marca a modernização da cidade e de seu porto.

No início do século, durante o governo Jerônimo Monteiro, Vitória passa a contar com serviços de água encanada, rede de esgoto e iluminação elétrica. O porto, a cada dia aumentava sua movimentação de mercadorias, principalmente na exportação do café, recebendo embarcações dos Estados Unidos, Europa e Argentina. "Para acomodar satisfatoriamente tal movimento, era necessário ampliar as condições naturais do porto para atender ao desenvolvimento que estava ocorrendo e ao previsto para o futuro", afirma o governador Jerônimo Monteiro no discurso de sua posse.

Em 1906, o governo federal permitiu a transferência do cais, então projetado no continente, para o lado da capital, na Ilha de Vitória, localização que representava um impulso sócio-econômico para a capital. "A posição dos políticos capixabas quanto à localização do porto na Ilha estava implícita na antiga aspiração de tornar Vitória uma grande praça comercial", diz a historiadora Maria da Penha Siqueira em seu livro "O Desenvolvimento do Porto de Vitória".

Prevendo o aumento do porte dos navios no futuro, foi feito um projeto para aprofundar uma parte do ancoradouro que não possuía calado suficiente. Em 1911, se inicia o trabalho de construção do porto pela Companhia

O ESPÍRITO SANTO CRESCE COM VOCÊ. O Maior Programa de Recuperação de Estradas

A cada dia que passa está mais fácil viajar pelo Espírito Santo, seja a negócios ou a passeio. O Governo do Estado está realizando o maior programa de recuperação de estradas da nossa história, com recursos próprios e do BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, num investimento de 104 milhões de dólares. As obras estão facilitando o escoamento da produção, estimulando o turismo, aumentando a segurança do tráfego de veículos e gerando milhares de empregos. Como você pode ver, o Espírito Santo está cada vez melhor

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO COM JUSTIÇA SOCIAL



Inglesa C. H. Walker, que durou até 1914, quando foi interrompida pela 1ª Guerra Mundial.

A paralisação das obras prolongou-se por 10 anos e os navios ficaram ancorados ao largo da baía, sem possibilidade de atracação. Mesmo não possuindo aparelhamento técnico, e com os navios operando ao largo, o porto de Vitória já se destacava no contexto nacional como o terceiro porto exportador de café do Brasil.

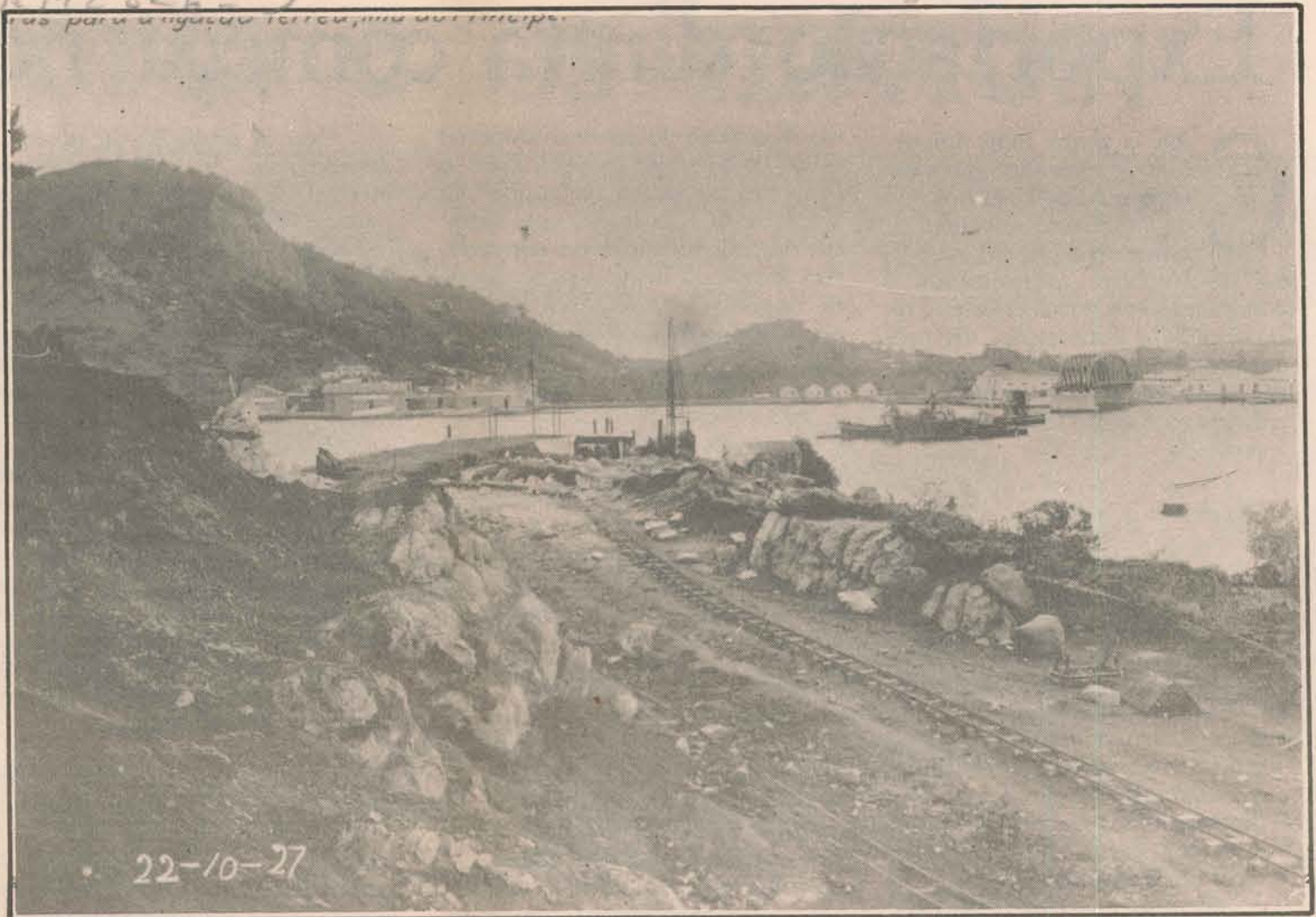
A DÉCADA DE VINTE

Até 1920, a crise financeira provocada pela guerra não permitiu grandes empreendimentos, como aparelhar o porto e construir ferrovias — obras importantes para o melhor posicionamento do porto de Vitória na economia do Espírito Santo. Durante a guerra, os preços do café no mercado internacional haviam baixado em até 30% e só a partir de 1920, começaram a aumentar novamente.

O Brasil predominava na exportação mundial do café e o porto de Vitória já exportava 92% da produção cafeeira do Espírito Santo, tornando-se um dos mais ativos e importantes portos do País. “No final da década de 20, o movimento marítimo do porto de Vitória já estava inserido no contexto comercial internacional”, informa a professora Maria da Penha Siqueira.

O melhoramento do porto se fazia necessário para seu maior desenvolvimento. A Estrada de Ferro Vitória-Minas escoava parte da produção mineira para Vitória, intensificando o movimento comercial do porto. “A estrada de ferro gradativamente ajudava a realizar uma grande aspiração dos políticos do Espírito Santo — de transformar o porto de Vitória em um dos pontos de escoamento do Estado mineiro, e posteriormente formar um corredor de exportação para Minas Gerais”, observa a professora Maria da Penha Siqueira.

Somente a partir de 1924 — com a melhoria da situação financeira do Estado, o governo Florentino Avidos — as obras de construção do porto e modernização de Vitória são reiniciadas. “O fator econômico determinou o projeto de construção, articulando pontes e porto, visando ligar os terminais ferroviários do continente de um lado, com o cais do porto, do outro”,



Em 1927, a ligação férrea pela Ilha do Príncipe ainda estava no início de sua construção

ênfata Maria da Penha Siqueira.

Segundo a historiadora, desde o fim do governo de Florentino Avidos, em 1928, as obras do porto não mais se interromperam. Os armazéns, a linha férrea e o calçamento eram construídos e acabados, assim como o cais que avançava. Em 1929, estavam prontos os armazéns 1 e 2. A primeira seção do cais ficou pronta em 1937, permitindo o ancoramento de navios de maior porte. Foram instalados guindastes, pontes rolantes e iluminação elétrica. Grandes navios começaram a operar atracados no cais.

APARELHAMENTO

“O movimento comercial do porto de Vitória se intensificou na proporção em que ocorria o seu aparelhamento e a construção da infraestrutura viária do Espírito Santo”, observa a professora Maria da Penha Siqueira. A existência das ferrovias foi decisiva para aumentar o movimento do porto. O comércio do Estado começa a se libertar do domínio do Rio de Janeiro. “Um porto não pode atuar

sozinho. Ele funciona como um ponto de junção entre dois sistemas de transporte: o marítimo e o terrestre”, continua a professora.

A partir de 1930, ocorrem significativas alterações na arquitetura urbana de Vitória, com a construção de edifícios, abertura de avenidas, cinemas, cafés, restaurantes, agências bancárias, serviços telefônicos e telegráficos. Com o progresso, a cidade vai perdendo o seu aspecto colonial. Através do porto de Vitória, o Espírito Santo mantinha relações comerciais com aproximadamente 30 países estrangeiros. Praticamente todos esses países compravam apenas café. Apenas os Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Itália e Polônia compravam outros produtos, como madeira, couro e cacau.

A década de 30 representou para o porto de Vitória a fase do término de seu aparelhamento, ampliando também sua rede de comunicações com o interior do Estado. Em 1940, o porto de Vitória está concluído, tornando-se

um dos mais modernos e operosos do Brasil. “Superando os problemas sócio-econômico-políticos no decorrer do longo período das obras de seu aparelhamento, o porto de Vitória iniciou a década de 1940 sendo mais um porto oficialmente organizado no Brasil”, diz a professora Maria da Penha Siqueira.

O transporte ferroviário permaneceu operando na parte externa do porto até o início de 1942, quando foi definitivamente assentada a linha férrea na plataforma do cais. Com os trens já operando dentro do terminal portuário, o descarregamento das mercadorias passou a ser feito na plataforma interna do porto.

Com o porto oferecendo condições técnicas eficientes, facilitando as operações comerciais e dando maior segurança na atracação de navios, sua inserção no mercado internacional se intensifica. As relações comerciais do Espírito Santo em âmbito nacional e internacional se tornam sólidas, projetando definitivamente o Estado no comércio exterior.

ACREDITAMOS

Acreditamos que depende de nós parte do impulso que vira, a cada dia, as páginas de nossa história.



COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

Exportação direta começa nos anos 20

Com o porto mais importante e o melhor mercado comercial do Brasil, o Rio de Janeiro foi o centro financeiro do Brasil até o final do Império, centralizando o movimento comercial brasileiro de exportação e importação. Os produtos destinados ao comércio exterior iam antes para a capital do Império, e só dali partiam para o exterior.

Dessa forma, até o final do século passado o porto de Vitória servia apenas para o escoamento da produção agrícola capixaba para o Rio de Janeiro, que também centralizava a entrada da importação. "A importância do Rio de Janeiro estava implícita na política cafeeira nacional, porque além de atuar como porto escoadouro, o Rio de Janeiro controlava também as finanças oriundas do produto", revela a professora Maria da Penha Siqueira em seu livro "O Desenvolvimento do Porto de Vitória". Só em 1881 é que os navios estrangeiros começaram a frequentar o porto de Vitória.

Apesar da Província possuir um porto marítimo com boas condições naturais na capital, o Espírito Santo não pôde se desvincular do domínio do Rio de Janeiro até as primeiras décadas da Repúbli-

ca. A política do governo imperial tinha como objetivo centralizar o comércio na praça da capital do Império. O Rio atuava como centro de redistribuição de mercadorias dentro do Brasil e como ponto de importação e exportação, monopolizando todo o comércio internacional.

O sistema político-econômico da Primeira República foi um reflexo do sistema anterior, e o Espírito Santo continuava dependendo do Rio de Janeiro. "Até a década de 1920, o porto do Rio de Janeiro servia como principal entreposto para o redespacho das exportações e importações do Espírito Santo", informa Maria da Penha Siqueira.

Com o crescimento da cultura cafeeira, o movimento comercial do porto de Vitória aumentava. O Brasil se torna o quarto produtor mundial de café e o Espírito Santo o terceiro produtor brasileiro. O aparelhamento do porto se tornava necessário para acabar com a dependência do Rio. "A aspiração maior dos políticos capixabas era fazer de Vitória uma grande praça comercial, com navegação direta com o estrangeiro, prevendo uma posterior independência do porto do Rio de Janeiro", comenta a professora.

Com a evolução do porto, a dependência do movimento comercial de Vitória diminuía aos poucos. Vitória já exportava uma parte de seu café, comerciando diretamente com o exterior. "Criou-se a possibilidade de realizar a antiga meta de o porto também servir para o escoamento da produção do Estado de Minas Gerais", informa.

Do início da República até 1920, o porto de Vitória teve um crescimento considerável. "Apesar de não possuir aparelhamento técnico, e com os navios operando ao largo, já destacava-se no contexto nacional de exportação cafeeira como o terceiro porto exportador de café do Brasil", cita a professora Maria da Penha Siqueira.

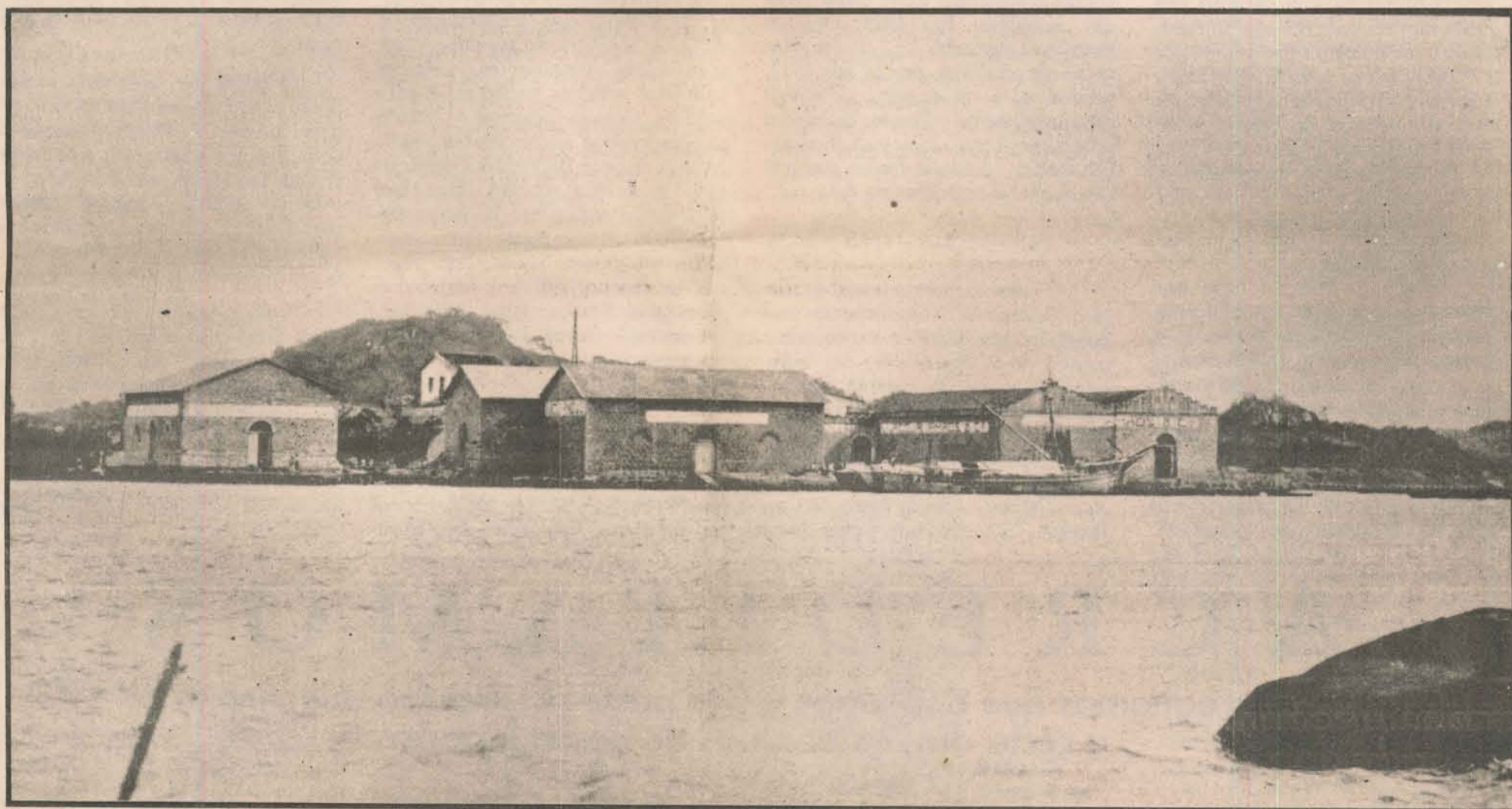
O movimento de embarcações estrangeiras tinha começado a aumentar no início deste século, alcançando um ponto alto em 1913, com um número de 132 embarcações. Vitória já conseguia centralizar a maior parte do movimento marítimo do Estado no seu porto, tanto em número de navios como em tonelagem. Além de exportar a maior parte do café produzido pelo Estado, o porto também exportava uma parte do café mineiro.

Enquanto o porto exportava a

maior parte do café do Estado, a estrada de ferro Leopoldina transportava uma parte do café e quase todos os outros produtos capixabas para o Rio de Janeiro, de onde eram distribuídos aos outros estados. "Devido à pequena exportação de cabotagem feita pelo porto de Vitória, a maior parte dos outros produtos dirigia-se para o Rio de Janeiro transportados pela estrada de ferro", conta Maria da Penha.

Vitória também estava centralizando o movimento importador do Espírito Santo, embora o Rio de Janeiro ainda distribuisse uma parte dos produtos importados. O porto já negociava diretamente com o estrangeiro, recebendo embarcações dos Estados Unidos, Europa e Argentina.

Com o término das obras do porto de Vitória, em 1940, ocorreu o desligamento definitivo da dependência comercial do porto do Rio de Janeiro. "Esse desligamento foi a conquista da emancipação comercial do porto de Vitória, que posicionou-se como o terceiro porto brasileiro em relação ao volume de exportação para o exterior, e o principal empório comercial do Espírito Santo", enfatiza a historiadora Maria da Penha Siqueira.



Os exportadores Vivacqua, Irmãos e Cia foram dos primeiros a construir depósitos nas vizinhanças do porto de Vitória

Vitória e os navios

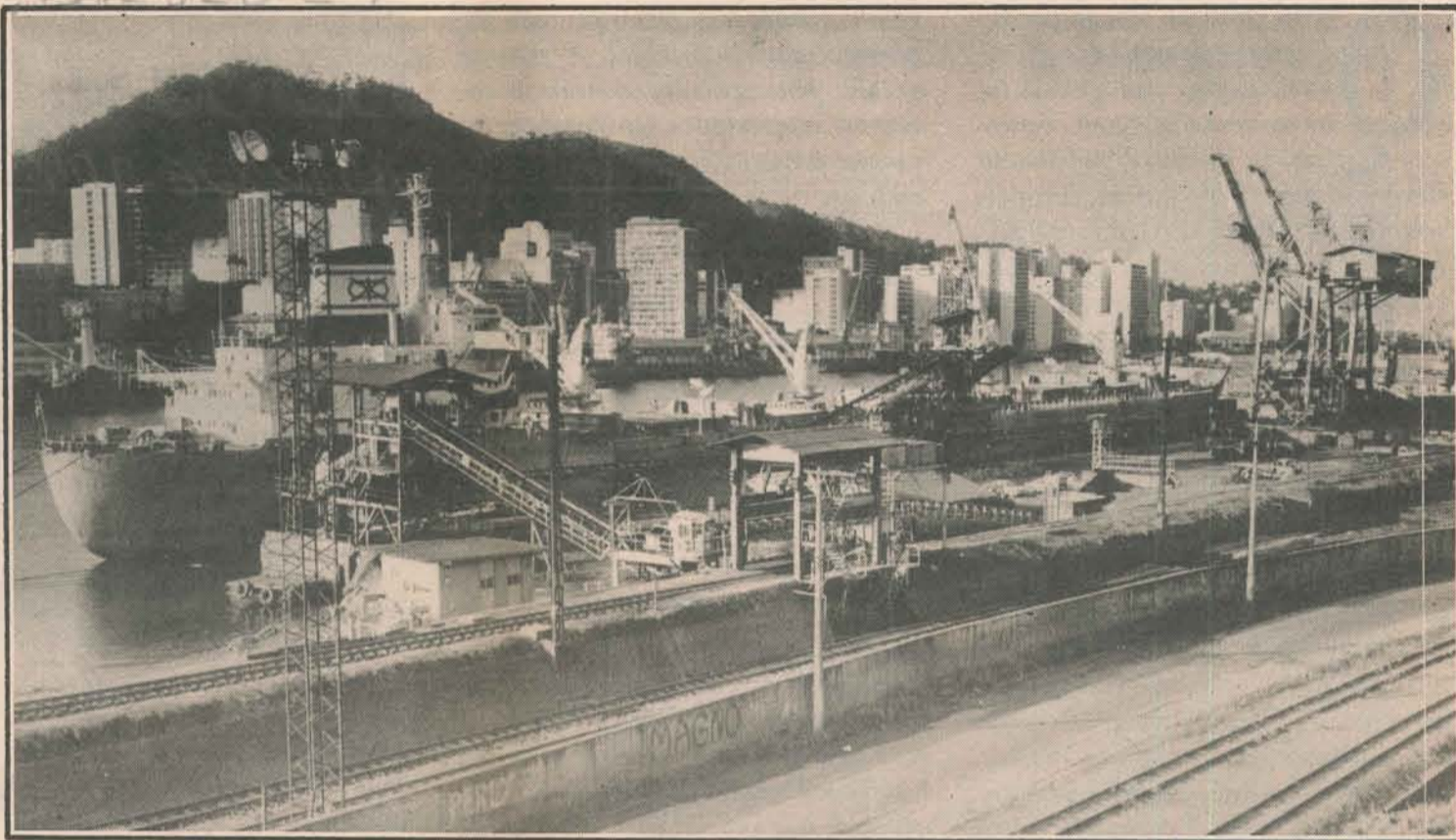
Sempre me fascinaram os navios e as girafas, desde a infância. Conheci-os primeiro nos livros ilustrados que papai levava do Rio ou São Paulo para o seu filho curioso e leitor apaixonado que crescia livre nas serras do Caparaó. Pessoalmente, conheci ambos aos 10 anos, quando fui ao Rio, pela primeira vez, com meu pai.

Confesso que as girafas me entristeceram com os seus olhos pedintes e aquele limitado espaço que lhes dão os zoológicos, para suas enormes pernas e desconjuntados passos. Faltava-lhes a alegria da liberdade. Espero, ainda, vê-las mais felizes em seu espaço natural, no Quênia ou Tanzânia, claro. Mas os navios? Esses não! Estão sempre passando, indo e vindo, ou, quando parados, carregando e descarregando para tornar a partir.

Com a morte de meu pai, vim a Vitória, pela primeira vez, com meu tio. E me apaixonei por esta cidade e por seus navios. Sempre que podia, subia as escadas do Palácio Anchieta e ficava horas literalmente "a ver navios", até o momento de pegar o ônibus e voltar para Guaçuí.

Fui, cada vez mais, sendo atraído por Vitória e por seus navios. Eu sabia que um dia nos iríamos definitivamente encontrar. E a oportunidade surgiu com um edital no jornal convocando professores para a Escola de Aprendizes Marinheiros. Eu, preparadíssimo, só poderia passar. Não deu outra. Durante 10 anos, fui professor de marinheiros, em frente ao mar. Chegando ou partindo, havia sempre um navio a avistar. Algumas vezes, embarquei com meus alunos e, enquanto eles aprendiam as duras faxinas do homem do mar, eu ficava na proa, ou no convés, conversando com os oficiais ou o comandante e aprendendo também um pouco dessa profissão milenar.

Homem de letras, nunca entendi muito bem o que faz um navio enorme daqueles flutuar ou um jato voar. É claro que já estudei tudo isso. Mas prefiro acreditar que



são milagres da audácia do homem de querer se tornar o criador.

O melhor de uma viagem no mar é ver, quase sem sentir, se o mar é de almirante, a terra ficar cada vez mais distante e sua cumplicidade com o mar aumentar. Ele começa a mostrar-lhe seus segredos: os peixes que pulam ou mesmo voam distâncias enormes, os golfinhos que aparecem aos bandos e até baleias. Você nunca está só, no mar. Toda a natureza vem te acompanhar. Táí o Amyr Klink que não me deixa mentir.

Melhor que viajar de navio é ver os navios passar. Durante vários anos, antes da Terceira Ponte, fiz o trajeto Vila Velha-Vitória e vice-versa, pela lanchas da Comdusa. Vivi vários momentos de emoção quando a pequena lancha diminuía sua velocidade ou parava totalmente para deixar passar aquele enorme navio cargueiro gentilmente carregado por dois rebocadores. Não há ninguém que esteja passando pela beira-mar que não pare para ver um navio daqueles sendo virado pelos rebocadores,

para ficar de frente para onde irá. É um espetáculo imperdível, gratuito, constantemente oferecido aos habitantes de Vitória e seus visitantes.

O bom de Vitória também é que de qualquer lado você vê o mar. É só subir um pouco e contemplar o visual. Bom mesmo é ser funcionário público e trabalhar no edifício Fábio Ruschi; estes são uns privilegiados. É só ir para a janela e começar a contar os navios. E tentar adivinhar de onde vêm pelas bandeiras. É melhor que qualquer aula de geografia. E atender a qualquer público, claro.

Quando se vem da curva do Saldanha e após ter sobrevivido a um arrocho do amarelinho do Transcol, você recebe de presente a vista do porto de Vitória. São poucos segundos de tanta beleza que você tem de prender a respiração, segurar o volante e curtir o visual. Pronto. Já passou. Agora você tem de batalhar uma vaga para deixar o carro ou entregá-lo para os ladrões da Mesbla, se quiser admirar um pouco mais o cenário.

Sair caminhando pela beira-mar até o cais (desativado?) da Comdusa é uma boa. Ver os navios chegando e partindo. Observar os insistentes pescadores de boca de esgoto e a poluída baía de Vitória, que o prefeito Paulo Hartung promete limpar. Só não dá para tomar uma cerveja vendo os navios no cais. Os bares estão todos mais pra baixo ou na outra rua. Enfim, nem tudo é perfeito. Se quiser ficar a ver navios, enquanto saboreia uma geladinha, o jeito é ir para Camburi ou Praia da Costa. Lá dá.

Dizem que Amsterdã é parecida com Vitória. Eu não a conheço. E que as três baías mais belas do mundo são as do Rio de Janeiro, Hong Kong e Sydney. As duas primeiras eu conheço. São realmente bonitas e grandiosas. Mas eles que fiquem com as deles. Eu é que não troco Vitória e seus navios por nenhuma delas.

Publicado no volume 5 da coleção "Escritos de Vitória", este texto é de autoria de Francisco Amélio Ribeiro, escritor e professor do Departamento de Letras da Ufes.

O Voto é um dos Maiores Instrumentos da Cidadania. Exerça seu direito. Vote.

ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
 ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Santa Leopoldina: o m

Quem conhece a hoje pacata cidade de Santa Leopoldina não imagina como ela já foi movimentada, com centenas de pessoas circulando diariamente por suas ruas. Tropeiros, comerciantes, agricultores, canoieiros e estivadores, num vaivém contínuo, faziam do porto de Cachoeiro de Santa Leopoldina uma bela festa oferecida pela grande circulação de dinheiro e riqueza oriundos da exportação e da importação.

A história da cidade de Cachoeiro de Santa Leopoldina começa em 1856 quando o ministro do Império Couto Ferraz autoriza a demarcação de 567 km² às margens do rio Santa Maria da Vitória para a fundação de uma colônia de imigrantes. No mesmo ano, cerca de 160 suíços sobem o rio Santa Maria, única forma de se chegar à região, dando início à colonização.

Atraídos pelo clima agradável e pelas terras férteis, a cada dia novos imigrantes europeus chegavam ao povoado carregados de esperança. Em pouco mais de três anos, mais de mil imigrantes já viviam espalhados por Afonso Cláudio, Itaguaçu, Santa Tereza, Ibirapu e Itarana, na época localidades pertencentes ao município então denominado Cachoeiro de Santa Leopoldina.

Trabalhando com afinco, esses colonos cultivaram as terras férteis daquela região montanhosa e em

pouco tempo sua produção era exportada para a Europa. A riqueza gerada pela agricultura atraía negociantes interessados em revender os produtos da região, principalmente o café.

Na ausência de estradas, o comércio exportador e importador de toda aquela região se fazia por meio de tropas de burros. Os tropeiros desbravaram essas terras. Subiam e desciam montanhas, atravessavam atalhos íngremes até alcançar o ponto onde o rio Santa Maria deixa de ser encachoeirado. O tráfego comercial entre a última cachoeira e Vitória era feito através de canoas.

O porto do Cachoeiro surgiu no local onde era feita a baldeação das mulas para as canoas. Nos arredores do porto, 11 anos depois de fundada a primeira colônia de imigrantes, tomava forma a sede da cidade.

GRANDE MOVIMENTO

Durante 50 anos o movimento de exportação e importação foi intenso. As tropas de burro vinham do interior com a produção dos imigrantes, retornando carregadas de suprimentos de todo tipo. O tráfego fluvial se mantinha ininterruptamente. As canoas levavam a produção local e traziam produtos de fora. O grande movimento comercial da-



Por ser raso, o rio Santa Maria era mais frequentado pelas canoas

va à cidade uma posição de destaque. "Santa Leopoldina chegou a ser o mais importante centro comercial e social do interior do Espírito Santo", afirma o professor João Ribas da Costa em seu livro "Canoeiros do Rio Santa Maria".

Devido à falta de uma indústria nacional, o alto comércio de Santa Leopoldina passou a importar diretamente da Europa, principalmente pelo porto de Hamburgo. Ferramentas, utensílios domésticos, bebidas, instrumentos musicais, tecidos, rendas finas e perfumes franceses movimentavam o comércio importador no porto do Cachoeiro.

"As grandes firmas da Europa despachavam seus representantes diretamente para Santa Leopoldina. Depois é que eles iam atender a Vitória, capital do Estado", comenta João Ribas. Seguiam o mesmo exemplo os "cometas", como na época eram chamados os caixeiros-viajantes vindos do Rio de Janeiro. Surgiram as lojas de produtos importados, onde se podia fazer qualquer encomenda da Europa.

Como ainda não existiam estradas, os viajantes subiam o rio Santa Maria para alcançar a cidade. Os canoeiros adaptaram algumas embarcações para o transporte de passageiros e levavam até 10 pessoas por viagem, com direito a primeira e segunda classe. A vida social da cidade era intensa, sendo que pessoas residentes em Vitória e Rio de Janeiro vinham para Santa Leopoldina passar o Carnaval.

A cada ano o café rendia mais

dinheiro e a produção aumentava. Havia sempre sol para a secagem e surgiam a cada dia novos compradores. Os exportadores instalavam seus armazéns nas proximidades do porto do Cachoeiro. E os comerciantes, cada vez mais ricos, forneciam tudo aquilo que os imigrantes desejavam.

TELEFONE NO SÉCULO PASSADO

Amante de novidades, o porto do Cachoeiro já possuía telefone 11 anos depois da descoberta de Alexandre Graham Bell, no mesmo ano que a capital do Império recebia suas primeiras unidades. Todos os sinais do progresso brilhavam na cidade. O transporte, porém, ainda era feito por meio de tropas de burros, faltando no ambiente o ronco dos motores. "Os comerciantes do porto do Cachoeiro chegaram à conclusão de que, com o aumento constante da produção não seria mais econômico o uso da mula como veículo de transporte das riquezas", conta Francisco Schwarz em seu livro "O Município de Santa Leopoldina".

As principais empresas da cidade decidiram construir uma estrada de rodagem ligando Santa Leopoldina a Santa Tereza para facilitar o transporte até o porto. A fim de viabilizar a construção da estrada, três grandes firmas uniram esforços e fundaram a Companhia Viação Geral de Santa Leopoldina. "Talvez o Espírito Santo nunca tenha tido



Cachoeiro de Santa Leopoldina tinha um grande movimento

maior município do ES

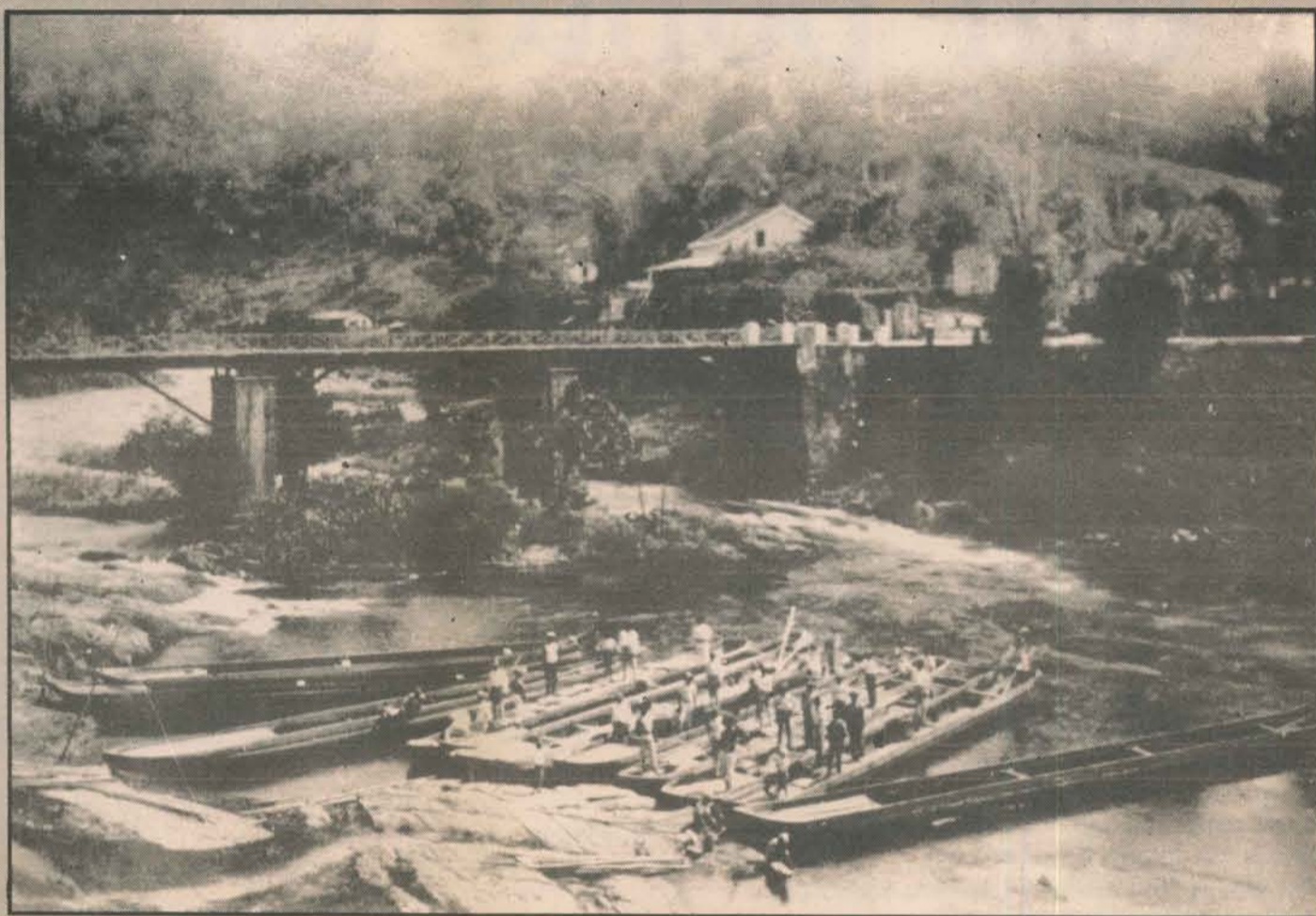
uma iniciativa particular com maior base financeira, mais espetaculares realizações e mais imprevistos efeitos”, comenta o professor João Ribas.

DECADÊNCIA

Em 1919, a estrada foi inaugurada e o silêncio foi banido do local. Veículos motorizados invadiam as ruas da cidade fazendo a maior parte da produção chegar rapidamente ao porto. Os canoeiros tiveram que redobrar seus esforços, reduzindo o tempo das viagens à força do braço. “Por incrível que pareça, as canoas deram conta do recado: os armazéns do porto do Cachoeiro não conheceram congestionamento”, conta João Ribas.

Mas o que parecia prenúncio de mais glória foi começo do fim do porto do Cachoeiro. Se foi possível construir uma estrada entre as montanhas, muito mais fácil seria estendê-la até o litoral. Cariacica, município vizinho, já se comunicava com o litoral por uma estrada de rodagem. Bastava então construir uma estrada até Cariacica. Em pouco tempo a idéia foi colocada em prática. A Câmara Municipal de Santa Leopoldina aprovou, em 1927, um projeto de lei subvencionando a construção do trecho até Cariacica.

A grandeza e a prosperidade de Santa Leopoldina se baseavam exclusivamente no monopólio do tráfego fluvial. Com a inauguração da estrada Santa Leopoldina-Cariacica o transporte fluvial foi condenado e com ele o porto do Cachoeiro. “A economia de Santa Leopoldina se sustentava no movimento do rio Santa Maria. Quando foi construída a rodovia, acabaram-se os seus dias de glória e esplendor”, observa João Ribas.



Encachoeirado entre a nascente e Santa Leopoldina, o rio Santa Maria era navegável daí até Vitória

Canoas movimentavam o Santa Maria

Herói silencioso, sem o rio Santa Maria o município de Cachoeiro de Santa Leopoldina não conheceria seus dias de glória. Fator essencial no início da colonização, seu leito era utilizado para toda a movimentação de gente e riquezas. Foi por ele que se deu a colonização de boa parte do interior do Estado e afinal, ele transportava os imigrantes e as mercadorias aqui produzidas bem como as que vinham de fora.

Até o início deste século o rio era a única via de penetra-

ção, o único modo de se chegar às terras férteis de Santa Leopoldina. Como o leito do Santa Maria não comportava grandes embarcações, o tráfego sempre foi feito em canoas. Com sua coragem e seus braços fortes os canoeiros transportavam até 120 sacas de café em longas e estreitas embarcações de madeira. Dia após dia subiam e desciam os 60 km navegáveis do rio, desde sua última cachoeira até Vitória.

Se alguém reinou ao lado do porto do Cachoeiro, este foi o Rio Santa Maria da Vitória.

Unidos no seu reinado, foram também cúmplices na decadência. Na plenitude de seu poder, não imaginavam o que o futuro lhes reservava. Quando teve início a construção das primeiras estradas, os canoeiros transportaram em suas canoas os caminhões desmontados para fazer o serviço de terraplenagem. Com o progresso, veio o barulho dos motores e com ele a decadência do porto. As águas do rio, antes tão movimentadas, ficaram agora solitárias. O porto do Cachoeiro de Santa Leopoldina foi destronado.

O ESPÍRITO SANTO CRESCE COM VOCÊ. O Maior Exportador Per Capita do País

O Corredor de Exportação centro Leste, consolidado pelo Governo, e a eficiência do nosso complexo portuário colocam o Espírito Santo em primeiro lugar na movimentação de cargas do Brasil. Em 93, foram cerca de 80 milhões de toneladas, volume superior aos registrados nos portos do Rio de Janeiro, Santos e Salvador, somados. Com o aquecimento da atividade portuária foram instalados dois novos terminais alfandegários na Grande Vitória. O Espírito Santo, segundo o Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, detém o maior índice de exportação per capita do país, registrando cerca de 600 dólares por habitante. Como você pode ver, o Espírito Santo está cada vez melhor.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO COM JUSTIÇA SOCIAL

GOVERNO
TRABALHADOR
ESPÍRITO SANTO

São Mateus: um ponto estratégico

Até as primeiras décadas deste século, o porto de São Mateus era um ponto comercialmente estratégico. Inaugurado em 1680, ele teve uma influência enorme na economia do País, inicialmente exportando mandioca e açúcar para a Bahia e Pernambuco e mais tarde, café e madeira para o Rio de Janeiro. Naquela época, o comércio exportador do Espírito Santo era feito pelo porto de Vitória, pelo de Itapemirim ao Sul, e pelo de São Mateus ao Norte, sendo que este último se destacava pela grande quantidade de farinha de mandioca exportada.

“No Norte do Espírito Santo predominava o porto fluvial de São Mateus. Ele era o entreposto natural dos produtos que viessem do interior da região”, conta a professora Maria da Penha Siqueira. Segundo ela, a construção do porto foi uma imposição da intensa colonização da região, a partir de 1823, e do ciclo da mandioca e do açúcar.

Com o porto, a vida na cidade de São Mateus conheceu uma época de grande riqueza. Os grandes casarões mostram vestígios de uma época de muito dinheiro, em que o porto funcionava como pólo de abastecimento para outros centros do País. Assim como ocorria com a classe dominante do Nordeste, a de São Mateus passou a comprar gêneros vindos da Europa, possuindo bomboniere, cabarés e até jornal.

O porto de São Mateus viveu os seus melhores dias enquanto a burguesia da cidade enriquecia com os lucros da farinha de mandioca. O mais próspero fazendeiro do ciclo da mandioca foi o comendador Antônio Rodrigues da Cunha (pai do Barão de Aimorés). Para facilitar o transporte de embarcações construídas por ele, mandou construir comportas na cabeceira do rio São Domingos. O transporte da sua produção era feito em gigantescas canoas de madeira de até 15 metros de comprimento por 4 de largura, que carregando até 150 sacos, faziam um percurso de cerca de 40 quilômetros até o porto de São Mateus.

A cidade sofria grande influência por causa de seu porto. Ele era o núcleo de atividades da população. Através dele, imigran-



Os casarões coloniais são as únicas recordações do Porto de São Mateus

tes de várias nacionalidades chegam à região trazendo seus costumes, folclore e festas. Em função dele, nascem inúmeras companhias de navegação, como as de São João da Barra, Cáceres Fidellense e Teixeira.

Os navios do Lloyd Brasileiro, Industrial e Mayrink faziam transporte regular de passageiros de São Mateus para as capitais mais importantes do País. Durante muito tempo existiu também um transporte fluvial diário entre São Mateus e Conceição da Barra, feito pela embarcação “Olga”, de propriedade de Eugênio Neves.

Os navios só entravam no porto na época de lua cheia ou nova devido às marés. Tinham que carregar os porões e voltar na mesma lua. Por isso, o porto só podia receber grandes embarcações de 15 em 15 dias. Ao contrário dos portos de Vitória e Itapemirim, que recebiam mais embarcações a vapor, o porto de São Mateus — devido à dificuldade para entrada na barra do rio Cricaré — recebia mais embarcações a vela.

Uma média de 40 barcos veleiros atracava nele diariamente para levar a produção agrícola da região para Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Desses barcos, o de maior capacidade era o Nacional

Brasileiro, que chegava a transportar 1.500 arrobas de farinha de mandioca produzida na fazenda de Campo Redondo.

A mandioca, o açúcar, a madeira e o café eram enviados para os centros exportadores, numa época em que os grandes fazendeiros da região fretavam as linhas regulares do Lloyd Brasileiro. O trajeto entre São Mateus e o porto do Recife era o mais utilizado. Em 1873, o porto de São Mateus foi considerado o maior exportador de farinha de mandioca do Estado.

“Através do porto de São Mateus, a região Norte mantinha suas ligações comerciais com o porto de Vitória”, comenta a professora Maria da Penha Siqueira. O porto de São Mateus era um entreposto natural para os produtos locais e subsidiário do porto de Vitória.

Na década de 20, o nível do rio foi diminuindo devido ao intenso desmatamento da região, tornando a navegação impraticável. Em 1923, a crise esboçada nos transportes marítimos originou a construção de uma estrada de ferro, ligando São Mateus a Colatina. Entretanto, essa ferrovia não chegou a ser construída. O Barão de Aimorés, um dos senhores mais ricos da região, numa tentativa desesperada, conseguiu construir

uma estrada de 270 quilômetros de extensão, através da mata virgem, ligando sua fazenda em São Mateus até Peçanha, em Minas Gerais.

Apenas em 1936 São Mateus teve ligação rodoviária até Vitória. Com a abertura das estradas de rodagem, a importância do rio caiu, restando no porto uma atividade comercial secundária. A mandioca, suporte da economia agrícola da região, perdeu sua importância como produto de exportação. A partir de 1940, o porto entra em decadência.

Mesmo depois do fim do ciclo da mandioca, em 1948, o comércio de madeira persistiu. Só que, como o seu transporte se tornou mais rápido e barato pelas rodovias, aos poucos esse produto deixou de ser conduzido por via marítima, passando a ser transportado em caminhões. A queda radical da importância do porto foi tão surpreendente e súbita quanto a sua ascensão. Na década de 50, o porto silenciou de vez.

Hoje, o porto abandonado não retrata o seu passado cheio de dinheiro e embarcações. Do passado, restaram apenas seus armazéns de arquitetura em estilo colonial, marca da prosperidade do porto nos seus momentos de glória até o início deste século.

Itapemirim superou Vitória na exportação de café

Até o início deste século, Itapemirim foi o maior porto do Sul da Província do Espírito Santo. Sua localização, em uma região que produzia muito café, fazia Itapemirim competir com Vitória na exportação. Nos seus dias de glória, no final do século passado, o porto de Itapemirim chegou a exportar mais de 65% da produção cafeeira do Estado.

Nas primeiras décadas do século XIX, o município de Vila do Itapemirim abrangia praticamente todo o Sul do Espírito Santo até a fronteira com Minas Gerais. A vida econômica da região se baseava na cultura da cana-de-açúcar e no fabrico de aguardente, produzido nas grandes propriedades agrícolas do município.

Naquela época, todos os produtos destinados à exportação iam primeiro à capital do Império para depois serem remetidos ao estrangeiro. Assim, a proximidade com o Rio de Janeiro fez o porto servir de escoadouro natural para toda a produção da região Sul da Província do Espírito Santo. Essa localização estratégica do porto foi essencial para o seu desenvolvimento.

Em 1852, o porto de Itapemirim já era ligado por navegação regular a vapor com Anchieta (Benevente), Guarapari, Vitória, Santa Cruz, São Mateus e Caravelas. Açúcar, aguardante, milho e madeira eram os principais produtos exportados.

Com a decadência do açúcar, surgiu no interior do Vale do Itapemirim a cultura do café. O açúcar já não possuía grande importância econômica e o grande movimento de dinheiro era em torno do café. A região cafeeira, geradora de riquezas, ficou toda anexada ao novo município de Cachoeiro de Itapemirim, emancipado em 1867. O município de Vila do Itapemirim ficou reduzido a uma estreita faixa costeira, sendo sua importância reduzida ao porto, por onde todá a



A Usina Paineiras levava sua produção de açúcar até o porto de Itapemirim

produção era escoada.

O café produzido no interior era primeiramente levado a Cachoeiro e daí transportado pelo rio, em embarcações a vapor, até o porto de Itapemirim. Esse transporte era executado pelo regime de concessão, e teve como primeiro concessionário o capitão Henrique Deslandes, em 1876. Em 1881, a concessão foi transferida ao português Simeão Rodrigues Barbosa. Seis vapores traziam o café até o porto e um outro fazia o transporte de passageiros.

Com o crescimento da lavoura cafeeira, o volume exportado aumentava dia-a-dia, tornando o movimento das atividades portuárias cada vez mais intenso. Surge ao redor do porto a localidade de Barra do Itapemirim, um centro urbano que servia de entreposto comercial para o interior.

SUPERANDO VITÓRIA

“Em 1885-86, Itapemirim estava superando Vitória em 45% no que se refere à exportação de café. Nesse período, o café já quase monopolizava o comércio exportador do Espírito Santo”, informa a professora Maria da Penha Siqueira. Os lucros com a comercialização do café atraíam negociantes ávidos pelo dinheiro fácil. Conhecidos como exportadores, esses negociantes compravam o café dos agricultores, estocavam o produto em grandes armazéns e depois o revendiam para o exterior.

No início deste século, o porto de Itapemirim foi se mostrando insuficiente para comportar embarcações de grande porte. Os grandes lucros na comercialização do café incentivavam novos plantios. A Mata Atlântica do Vale do Itapemirim era rapidamente

substituída por novas lavouras cafeeiras.

Inicia-se dessa forma um processo acelerado de assoreamento do leito do rio, gerando sérias dificuldades de navegação. O transporte ferroviário se apresenta como a saída viável, materializada com o início da construção da Estrada de Ferro Itapemirim, ligando o porto de Barra do Itapemirim até Cachoeiro. Assim começa a decadência do porto.

Com a inauguração da Estrada de Ferro Leopoldina, em 1910, ligando Vitória ao Rio de Janeiro, o sistema de transporte da região Sul foi radicalmente modificado. A ferrovia passa a transportar praticamente toda a produção da região. Com a chegada das estradas de ferro e o assoreamento da foz do rio, o porto de Barra de Itapemirim foi desativado.

INVESTIMOS

Investimos tempo e recursos para tornarmos ainda mais marcante a história econômica capixaba.



COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

Benevente exportava madeira, café e açúcar

Uma das primeiras povoações da Província, a primitiva aldeia de Rerigtiba, antigo território dos índios Temimínós, foi fundada em 1567 pelo Padre José de Anchieta, missionário da Companhia de Jesus. Devido ao seu desenvolvimento, em 1761 a aldeia foi transformada na Vila de Benevente. Seu porto, no século passado, foi exportador de madeira e açúcar e até o início deste século mantinha seu movimento com a exportação de café.

Em 1814, Benevente era a localidade capixaba mais populosa depois de Vitória, mas só foi elevada à categoria de cidade em 1889, mudando seu nome para Anchieta em homenagem ao seu fundador. A extração de madeira era feita em grande escala, especialmente o jacarandá, que despertava a cobiça e era o produto de exportação mais importante.

Em meados do século passado, o porto de Benevente chegou a ser o maior exportador de madeira do Espírito Santo. "Em madeira exportada em 1862, consistiu em 1520 dúzidas de couceiras, sendo 536 em Benevente, 389 em Itapemirim, 395 em Vitória, 343 em Santa Cruz e 109 em Guarapari", revelam os pesquisadores Suely Carvalho Soares, Carlos Benevides Lima Júnior e Wallace Bonice-nha.

Nessa época, Benevente já possuía navegação regular em seu porto. Segundo Suely, Carlos e Wallace, em 1852 o governo imperial concedeu a

José Rodrigues Pereira o privilégio exclusivo por 10 anos para a navegação a vapor entre o porto da capital e o de Caravelas, na Província da Bahia. Os vapores passavam pelos portos de Itapemirim, Benevente, Guarapari, Espírito Santo (Vila Velha), Vitória, Santa Cruz e São Matéus.

"A TRIBUNA"

"Por causa do porto, em 1866 já funcionava na cidade o Consulado de Portugal em Benevente", cita o diretor de Turismo de Anchieta, José Olímpio. A exportação de açúcar trazia dinheiro, movimentando o porto e sua cidade, onde funcionava um seminário e um conjunto musical. José Olímpio destaca também a existência, na época, de um jornal na cidade. "Fundado em 1889 por José Horário Costa, o jornal 'A Tribuna' tinha participação ativa no movimento republicano", diz o diretor de Turismo de Anchieta.

A riqueza vinda do açúcar atraía fazendeiros para a cidade. Joaquim Marcelino da Silva Lima, o barão de Itapemirim, veio de São Paulo para fundar uma das maiores fazendas produtoras de cana-de-açúcar da região de Benevente numa localidade chamada Três Barras. O barão se mudou mais tarde para Itapemirim, constituindo enorme fortuna.

Além de exportar madeira e açúcar, Benevente produzia peixes de várias espécies. "Através do porto de Benevente exportava-se muito peixe salgado para a Europa", conta o professor de Antropologia da Ufes Celso

Perotta.

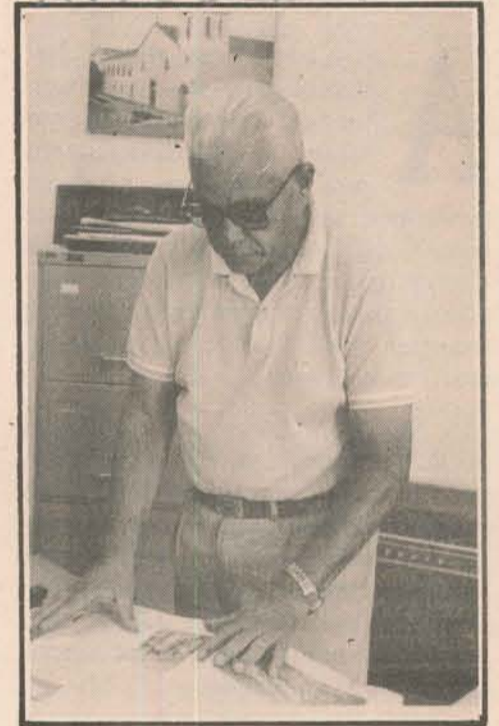
O historiador José Marcelino Pereira de Vasconcelos mostra em seu livro "Ensaio sobre a história e estatística do Espírito Santo" como o sal era extraído dos depósitos clandestinos localizados no braço do rio Benevente. Os historiadores desconfiam que parte do sal era para uso doméstico e parte para salgar peixe destinado à exportação.

PROJETO MEMÓRIA

"O porto de Benevente foi um dos locais onde o Espírito Santo mais recebeu imigrantes italianos", observa o professor Celso Perotta. A imigração italiana na região começou a partir de 1877 com a chegada do navio Solferino. "Era um navio a vela vindo da Europa. Ele ficou ancorado ao largo por causa do seu tamanho", conta o professor Elias Rodrigues, diretor de Cultura de Anchieta.

Segundo o professor Elias, essas primeiras famílias de imigrantes depois de desembarcar em canoas, ficavam de quarentena. Só depois subiam o rio Benevente em barcaças a remo, para chegar num lugar chamado Alto Benevente. "Em homenagem ao ministro da Imigração do Império, Alfredo Fernandes Rodrigues Chaves, os imigrantes deram ao local o nome de Alfredo Chaves".

Como titular do Departamento Municipal de Cultura, o professor está realizando o Projeto Memória de Anchieta. Conversando com os moradores antigos da cidade, muitas vezes pessoas com mais de 90 anos, ele vai



Elias Rodrigues, diretor de Cultura de Anchieta

resgatando a história da antiga Vila de Benevente. "Toda essa região do atual município de Alfredo Chaves foi colonizada por imigrantes italianos, principalmente tirolezes, vindos da região que fica na divisa do Norte da Itália com a Áustria. A abolição da escravidão já estava para acontecer e os imigrantes vieram para substituir a mão-de-obra escrava nas lavouras de café".

Com a chegada dos primeiros imigrantes europeus, começava também um novo ciclo, o do café. As lavouras de cana-de-açúcar eram substituídas pela cultura cafeeira e nessa fase de transição, os imigrantes deram um novo impulso à agricultura. A produção agrícola, em que predominava o café, era trazida em canoas de Alfredo Chaves pelo rio até o porto de Benevente.

"A produção de açúcar da Usina de Jabaquara também era escoada pelo porto. Os navios de madeira saíam do porto carregados de açúcar", observa o professor Elias. Para facilitar o escoamento, foi construída uma estrada de ferro de Alfredo Chaves até Benevente, na virada do século. "Ela funcionou até 1940, quando construíram a estrada de rodagem. Aí, ficou mais fácil transportar de caminhão até Vitória".

Com a construção da estrada de Anchieta até Vitória o porto foi praticamente desativado, funcionando nele apenas a atividade pesqueira. "A economia do município, que girava em torno do porto, entrou em decadência", comenta o professor Elias.



O porto de Benevente era muito movimentado

Natal chegou na época da riqueza

No dia 25 de dezembro de 1934 chegavam em Anchieta, num barco de nome "Natal", os irmãos Agenor e Abel Damazi. Em plena febre do café, eles vinham não com a intenção de plantar, mas de transportar o café de Anchieta até o porto de Vitória. "A cidade era menor um pouquinho, mas era muito mais movimentada. Tinha vida social. Tinha teatro e clubes", lembra Glauro Damazi, filho de Agenor.

Ila Damazi, mãe de Glauro, hoje com 91 anos, recorda quando seu marido mandou fazer o barco em Itabapoana para trabalhar no "frete de café". "O motor do barco foi importado da Dinamarca", lembra d. Ila.

Hoje, Glauro tem um restaurante na cidade, onde trabalha com sua esposa, filha de um dos proprietários do barco "Ideal", que também transportava café para Vitória. Os descendentes de alemães Armínio e Franklin Von

Doelinger dividiam com o pai e o tio de Glauro o "frete" do café.

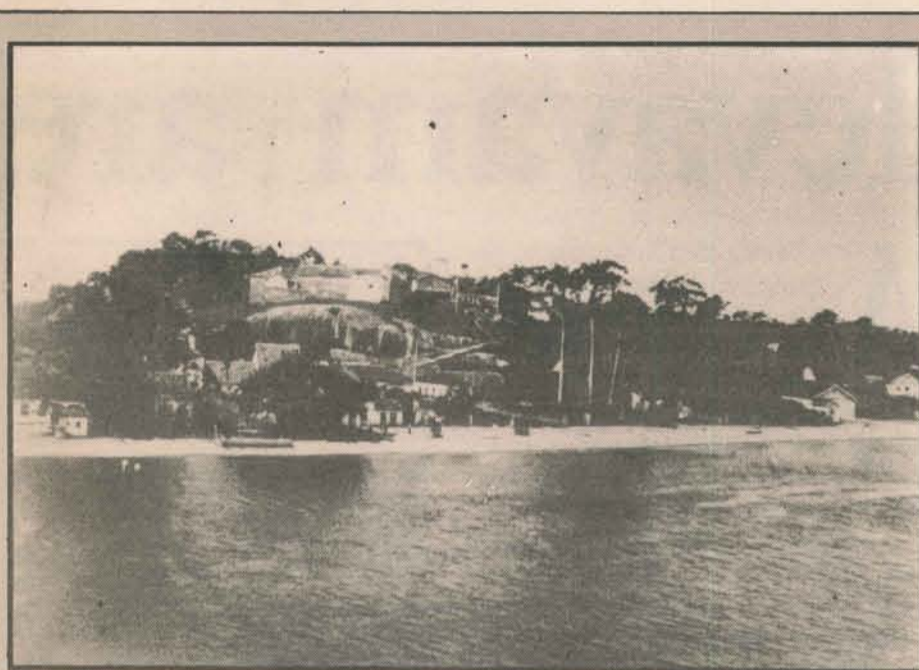
Ao olhar a fotografia do barco "Natal" na parede de seu restaurante, Glauro recorda a época de movimento no antigo portô de Benevente. Durante mais de 14 anos, os irmãos Damazi levaram a produção de café de Alfredo Chaves até o porto de Vitória, de onde a mercadoria era exportada para a Europa e Estados Unidos. "Os exportadores encomendavam com meu pai. Daqui ele levava o café para Vitória e, às vezes, até para o Rio de Janeiro".

"O café vinha pelo rio Benevente transportado em pranchas (canoas de madeira) a remo até Anchieta", conta Glauro. Ao chegar em Anchieta, o café era guardado em armazéns até a próxima lua cheia ou nova. "Para entrar aqui só na maré de lua. Quando a maré não era bem grande, o "Natal" completava a carga lá fora. Ele ia rebocando 300 sacas na própria prancha que trazia o café de Alfredo Chaves até sair da Barra".

"Natal" tinha capacidade para levar mil sacas de café por viagem. O resto do café ficava nos três armazéns dos irmãos Damazi. Na viagem de volta, o barco trazia mercadorias para abastecer as cidades de Anchieta e Alfredo Chaves. "Era principalmente arroz, feijão, açúcar e sal".

Ainda segundo Glauro Damazi, com a vinda das estradas o transporte marítimo do café parou de dar lucro. E, devido ao desmatamento o rio foi assoreando, perdendo aos poucos sua navegabilidade. "Hoje não passa mais nem barco pequeno porque o rio foi assoreado", atesta Glauro.

Restou a lembrança. Hoje, no porto, em cima dos antigos armazéns dos irmãos Damazi, funciona um comércio de secos e molhados. Nas ruas estreitas de Anchieta, no estilo das velhas cidades coloniais brasileiras as recordações de uma época de grande riqueza teimam em conviver com a realidade atual.



Em 1908, Anchieta já era próspera mas tranquila como ainda hoje

A Anchieta de 1851, segundo um marinheiro inglês

Quando navegou pela costa brasileira, o marinheiro inglês Edward Wilberforce resolveu pôr no papel registro dos lugares que conheceu. No livro "Ingleses na costa, impressões de um aspirante de Marinha sobre o Espírito Santo em 1851", mostra as principais anotações de Edward sobre alguns lugarejos da costa capixaba, onde veio com a missão de reprimir o tráfico negreiro. O livro dedica um capítulo à Vila de Benevente, do qual alguns trechos vão transcritos a seguir:

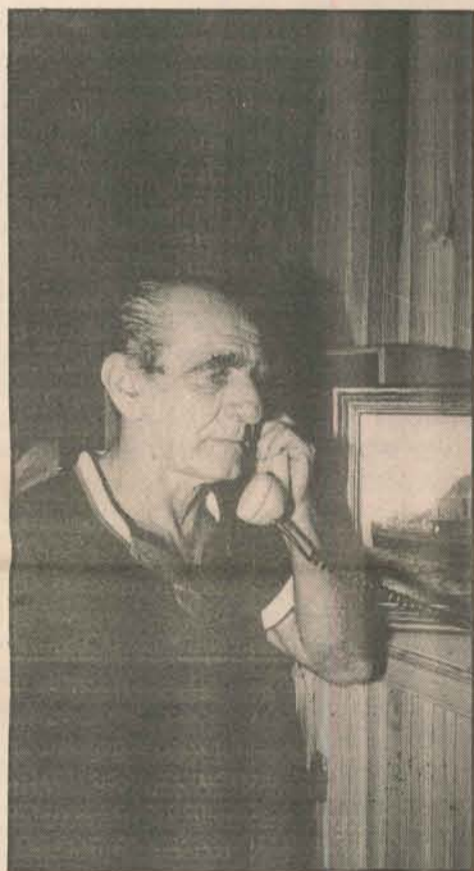
BENEVENTE

"A baía de Benevente é larga, rasa e aberta. Navios de mais de 10 pés de calado não podem chegar a uma milha da praia, mas pode ancorar a alguma distância fora dela.

A povoação está situada no lado direito da foz de um rio que deságua no mar. Fica em sua maior parte, em terreno baixo, com exceção da igreja e de um

prédio junto a ela, que aparentemente foi um mosteiro, apesar da parte mais baixa estar agora transformada em prisão. Ficando a outra parte da vila quase no mesmo nível do rio, as ruas, que antes devem ter sido parcialmente calçadas, são hoje uma sucessão de poças de algo que deve ter sido água um dia. As casas estão, em grande número, em triste estado de decadência, sendo algumas restos de belos edifícios, com cortinas, persianas e entalhes de madeira.

Vários pequenos navios estão no estaleiro, e muitos barcos costeiros comerciam os produtos das fazendas situadas rio acima. O suprimento é abundante e de fácil obtenção; mas como é trazido do interior, é preciso uma antecedência mínima de um dia no pedido. O rio é navegável por canoa até duas milhas além da vila, encontrando-se boa caça em suas margens. No ponto extremo da baía existe um Recife chamado Ponta do Cormorant, por ter o vapor Cormorant encalhado ali".



Glauro Damazi e o barco "Natal"

**Não anule e não vote em branco. Não falte às eleições.
Nada justifica sua ausência.**

Faça Valer Seu Direito e Dê um Voto de Confiança ao Seu Representante.

**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA**
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

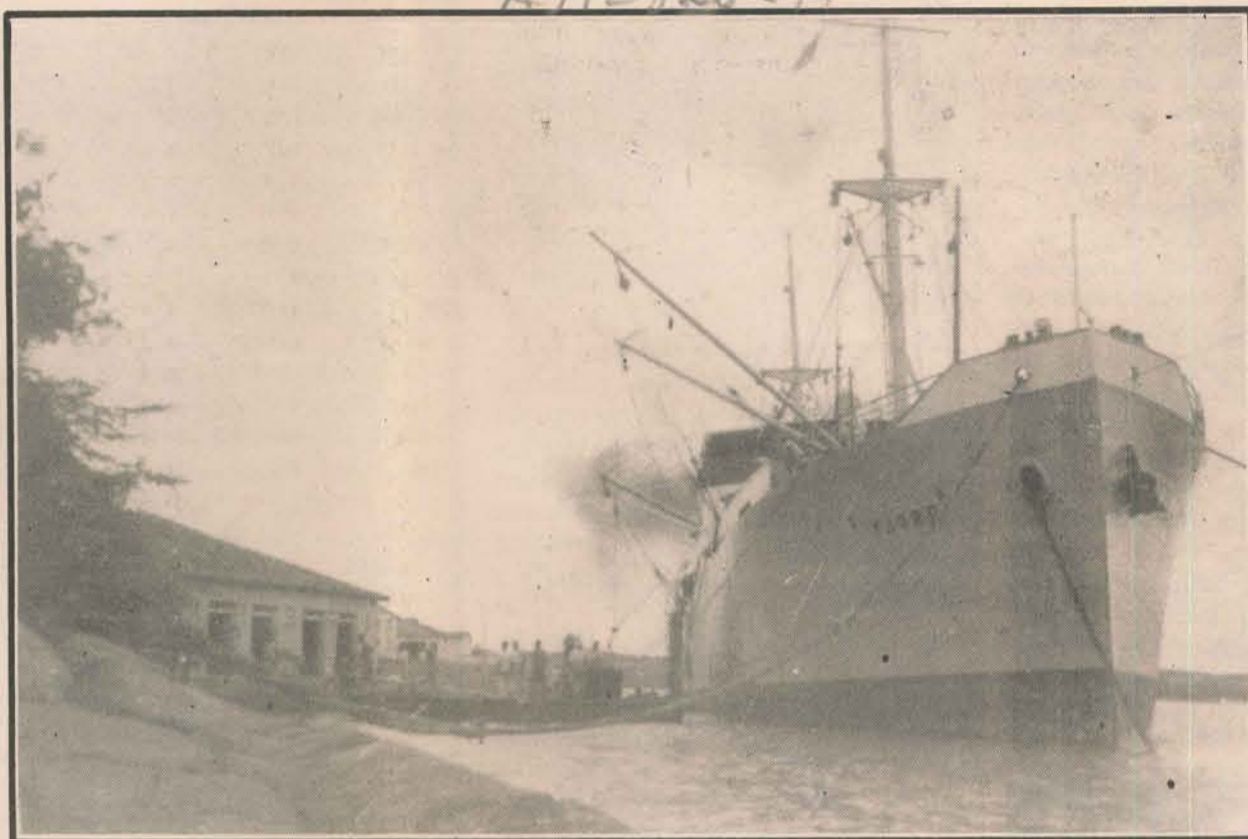
Navios estrangeiros levavam areia monazítica

As areias de Guarapari já foram motivo para grande movimento de navios estrangeiros no antigo porto da Cidade-Saúde. Esses navios não vinham cheios de turistas com a intenção de se bronzear nas belas praias, mas sim para encher os porões com toneladas de areia monazítica, uma das maiores riquezas da cidade. Eles tiraram tanta areia monazítica que o porto da cidade foi mais conhecido por essa atividade.

Guarapari foi testemunha silenciosa da retirada quase clandestina das areias monazíticas de suas praias. Na época, o grande sucesso dessa areia de cor amarelada era por sua riqueza em tório, material usado na fabricação das camisas incandescentes para lâmpões a gás, entre outras utilidades.

As primeiras amostras de areia monazítica do Brasil foram estudadas em 1884 pelo professor Henrique Gorceix, fundador da Escola de Minas de Ouro Preto. "Essas amostras foram recolhidas nas praias de Caravelas e Prado, no Sul da Bahia, por um comandante de um veleiro da firma Ed. Johnston & Co. e enviadas primeiramente ao diretor da firma, o engenheiro John Gordon", conta a professora Beatriz Bueno Graeser, uma estudiosa da história de Guarapari.

O comandante da Companhia



Embora de bandeira sueca, o "Tjord" levou muita areia monazítica de Guarapari para os Estados Unidos a preço bem menor que o da banana, com o beneplácito das autoridades

Johnston enviou as amostras para o engenheiro John Gordon, diretor da empresa. Na sua pesquisa, por encomenda de Gordon, o professor Gorceix encontrou um alto teor de tório nas areias amarelas. Esse mineral era utilizado na fabricação das camisas incandescentes Auer para iluminação a gás.

Quatro grandes empresas alemãs e uma de Viena extraíam o tório das areias monazíticas brasileiras. Gordon assinou um contrato de exclusividade com essas empresas européias no fornecimento das areias. Naquela época, a maior parte das casas era iluminada por lâmpões a gás, cujas camisas incandescentes eram feitas com tório.

"Gordon iniciou a exploração clandestina das areias amarelas da Bahia fazendo repetidos carregamentos a título de lastro para navios", conta Beatriz. Quando o governo da Bahia proibiu a exploração, em 1890, Gordon já havia embarcado cerca de 15

mil toneladas de areias monazíticas de alta concentração. "Mesmo com a proibição, os abusos prosseguiram", denuncia Beatriz.

Gordon chegou a comprar propriedades para poder retirar as areias delas. A cada ano sua empresa enriquecia mais, levando a areia monazítica brasileira para a Europa sob o pretexto de que o material servia apenas para equilibrar os navios com seu peso.

MIBRA OFICIALIZOU EXPLORAÇÃO

Em 1906, oito anos depois de descobertas as areias monazíticas de Guarapari, a Société Minière et Industrielle Franco-Bresilienne instala, na cidade, a usina Mibra, Monazita Ilmenita do Brasil, para sua exploração. "A Mibra fazia o beneficiamento das areias, exportando o produto para ser tratado na Europa", revela Beatriz.

Segundo a professora Graeser, a

Mibra era administrada pelo superintendente Bóris Davidovitch, cidadão russo naturalizado americano. "Suspeitava-se que ele era o testa-de-ferro de Gordon", afirma. "A usina funcionava dia e noite, com seus operários trabalhando em três turnos e recebendo salários miseráveis", continua Beatriz Graeser. Os trabalhadores da Mibra desconheciam a utilização e para onde era levada a areia de Guarapari.

A empresa pagava ao governo apenas 4% do valor da areia bruta, sendo ainda deduzidos os preços de transporte e direito de importação. A Mibra explorou as areias de Guarapari até os anos 60, quando o governo começou a taxar realmente a exploração e a exportação desse mineral. "Os proprietários da Mibra simplesmente abandonaram tudo e foram embora, pois já haviam ganho tudo o que queriam", declara Beatriz. Hoje é proibido extrair areia das praias de Guarapari.



Beatriz Bueno Graeser

O ESPÍRITO SANTO CRESCE COM VOCÊ. A Primeira ZPE da Região Sudeste

Mar aberto para a Economia capixaba. A eficiência dos portos do Espírito Santo e o Corredor Centro-Leste estão consolidando a vocação portuária do nosso Estado. Já foram firmados acordos com os principais portos do mundo, como Roterdã, Cingapura, Barcelona e Trieste, colocando a economia capixaba em contato direto com importantes mercados do exterior. A implantação da primeira ZPE - Zona de Processamento de Exportação da Região Sudeste está aumentando a demanda de matérias primas ao longo do Corredor, dando novo impulso à economia local. Como você pode ver, o Espírito Santo está cada vez melhor.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO COM JUSTIÇA SOCIAL



Inglês achou Guarapari decadente no século passado

O marinheiro inglês Edward Wilberforce esteve em Guarapari no ano de 1851, bem antes da descoberta das areias monazíticas, quando se encontrava em águas brasileiras durante missão repressiva ao tráfico de escravos. Em seus registros de viagem, o aspirante a oficial da Marinha inglesa deixou suas impressões sobre os lugares do litoral brasileiro que conheceu. Depois do regresso à Inglaterra, o texto de Wilberforce foi editado pela primeira vez em 1856, em Londres, sob o título "Brazil viewed through a naval glass with notes on slavery and the slavetra-

de" (Brasil visto através de uma luneta com notas sobre escravidão e tráfico de escravos). Abaixo vão alguns trechos sobre a Vila de Guarapari:

"Entre Espírito Santo (atual cidade de Vila Velha) e Rio de Janeiro, Guarapari é a vila de maior importância. Está situada às margens de um rio que desemboca numa baía, e o mesmo nome designa baía, rio e cidade. A ancoragem ali é difícil, devido à ressaca permanente, que sempre começa e nunca termina. Essa vila era famosa até recentemente devido ao patrocínio que dava ao tráfico de escravos. Os barcos do Harpy conseguiram

apresar um navio negreiro rio acima, a despeito da vigorosa resistência dos cidadãos e da tripulação do navio. Nenhuma parte da vila é visível da baía, e mesmo próximo à foz do rio apenas algumas poucas cabanas aparecem. Sinais de decadência mostram-se por todos os lados. A igreja e o convento erguem-se sobre um alto promontório à entrada do rio, e estão ambos muito dilapidados. O convento especialmente está coberto de ervas daninhas e arbustos, que alcançam grande altura dentro de suas paredes. Não há flores aí, atualmente. Ao lado desses dois edifícios ergue-se uma altíssima palmeira que,

sendo a única no promontório, é visível a longa distância, servindo para indicar a posição de Guarapari a navios com destino àquele porto.

Tão logo se cruza a barra do rio, no qual a profundidade é de cerca de três braças, descortina-se subitamente a vila, no lado leste ou na direção do mar, e o porto com um estaleiro, onde pequenos barcos costeiros estão geralmente em fase de construção. O rio, que não tem mais de 300 pés de largura, estende-se ao Sul, paralelamente à costa, e a povoação está situada entre o rio e o mar".



O porto de Guarapari foi muito usado pelos traficantes de escravos

TRABALHAMOS

Trabalhamos duro diariamente para que nossa participação nas páginas da história capixaba, seja cada vez mais marcante.



COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

Café sustentava a economia capixaba

Um dos principais fatores do progresso sócio-econômico do Espírito Santo, o café exerceu grande influência no desenvolvimento do porto e da cidade de Vitória. O café construiu estradas e pontes, gerou energia elétrica, urbanizou Vitória, Cachoeiro de Itapemirim, Santa Leopoldina e quase todas as demais sedes dos municípios mais importantes.

Antes do café, a produção de açúcar sustentava a economia do Espírito Santo, sendo o principal produto agrícola comercial até meados do século passado. Na segunda metade do século passado, o café já se destacava como um dos principais produtos da Província, superando pouco a pouco a cultura da cana-de-açúcar. "A maior parte da população capixaba se dedicava ao plantio de cana. A partir de 1850, o açúcar entra em decadência, dando lugar a um novo produto — o café", destaca Maria da Penha Siqueira.

Com a expansão da lavoura cafeeira, inicia-se também a imigração e a colonização européias. "A colonização foi uma tentativa do governo provincial de abrir o interior do Espírito Santo. Os imigrantes formavam colônias dedicadas à lavoura, principalmente à plantação de café", observa Maria da Penha.

Os grandes lucros com a cultura cafeeira, continua a historiadora, fez com que o grande agricultor se dedicasse exclusivamente ao plantio do café, deixando os outros produtos aos cuidados do pequeno agricultor. Em quase toda a região entre o rio Doce e o rio Itabapoana, na divisa com o Rio de Janeiro, as terras agricultáveis estavam ocupadas com fazendas de café. "O Espírito Santo vivia do trabalho da terra, mas além do café apenas a madeira e a farinha de mandioca colaboravam na exportação", continua Maria da Penha. Em 1903, o café já era responsável por 95% da receita do Estado.

Apesar da crise internacional

provocada pela Primeira Grande Guerra Mundial baixar os preços do café, a produção cafeeira do Espírito Santo permaneceu estável. Entre 1908 e 1920, o café representou mais de 80% das exportações do Estado. No final da década de 20, o porto de Vitória já é o 3º porto brasileiro em volume de carga embarcada. O café representava 92% dessa carga.

O vertiginoso crescimento da economia cafeeira faz surgir uma nova e importante classe social no Espírito Santo: a dos grandes fazendeiros produtores de café e a dos exportadores. Empresas inglesas e americanas vêm se instalar em Vitória, com serviços ligados ao comércio do café. Essas empresas exportadoras constroem os seus grandes armazéns nas proximidades da região portuária, aumentando cada vez mais a circulação de dinheiro na capital.

A atividade cafeeira — que compreende produção, comércio e exportação — sempre teve significativo peso na receita tributária do Estado e no conseqüente financiamento das demais atividades econômicas. Com a alta do preço do café na década de 20, o governador Florentino Avidos obteve importante fonte de renda para investir em sua administração. Uma das obras mais importantes de seu governo foi a construção da ponte de ferro ligando a Estrada de Ferro Vitória-Minas ao porto, hoje conhecida como Ponte Florentino Avidos.

O plantio do café vira uma obsessão. Majestosas florestas são queimadas e derrubadas para ali nascerem pés de café. A cultura do café monopoliza a economia capixaba. A indústria no Estado era ainda muito rudimentar, como aliás em todo o Brasil. Surge uma verdadeira febre de plantar café. Pequenos lavradores abandonam as culturas tradicionais para se dedicar à cafeicultura.

Com a valorização do café, as firmas exportadoras estocam cada vez mais o produto em seus armazéns. Mas, em 1929, a queda do preço em



Além dos exportadores, muita gente vive do café

até 50% no mercado internacional pega de surpresa os exportadores que tinham um grande número de sacas de café estocados.

O porto de Vitória era eminentemente cafeeiro, não só para a produção do Espírito Santo, como também escoador de uma parte do café mineiro que chegava ao cais de Vitória transportado pela Estrada de Ferro Vitória-Minas. Mesmo sendo o café praticamente o único gerador dos lucros da exportação do porto de Vitória, a crise não afeta o seu desenvolvimento.

Cultivado para fins de exportação, o café influenciou profundamente a evolução da economia do Estado por mais de 100 anos. "Em termos de infra-estrutura sócio-econômica, quase tudo que se fez no Estado foi produto do café. Não se pode contestar que ele foi o ouro verde que provocou a abertura de estradas e naturalmente favoreceu recursos a todas as iniciativas que visavam proporcionar o desenvolvimento do Espírito Santo", acrescenta a historiadora Maria da Penha Siqueira.



Típica fazenda de café do Sul capixaba nas primeiras décadas deste século, a "Monte Alegre" tinha 150 mil cafeeiros e produzia 42 mil arrobas anualmente

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%	0,0x	0,1%

X: Menos de 0,05%

Fonte: Arquivo Nacional (RJ).