

# O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E O MERCADO ATLÂNTICO ENTRE 1808 E 1929: O CASO DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE VITÓRIA/ESPÍRITO SANTO

*Luiz Cláudio M. Ribeiro*  
*Nicélio do Amaral Barros*

## ALFÂNDEGA DO ESPÍRITO SANTO APÓS A VINDA DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA

Que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer Gêneros, Fazendas, e Mercadorias transportadas, ou em Navios Estrangeiros das Potências, que se conservam em Paz, e Harmonia com a Minha Real Coroa, ou em Navios dos Meus Vassallos [...]. Que não só os Meus Vassallos, mas também os [...] Estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do Comércio, e Agricultura, que tanto Desejo promover [...] (Carta Régia do Príncipe Regente D. João - 28 de janeiro de 1808).

O texto ora apresentado exprime o resumo dos capítulos 2 e 3 da obra “A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo”, escrito pelos autores deste texto, que aborda a participação da estrutura aduaneira na expansão do comércio exterior no estado, desde o ano de 1534 até o ano de 2008. Procuramos aqui analisar o papel da Alfândega de Vitória, tendo como marco temporal inicial a chegada ao Brasil da real família portuguesa (1808) e as conseqüentes mudanças nas leis comerciais da colônia brasileira, agora elevada à categoria de Reino Unido a Portugal. Nosso marco final é 1930, ano que marca o início de um novo modelo de política econômica no Brasil, baseado na industrialização pesada sob liderança de capitais públicos, em substituição ao modelo agrário-exportador, vigente durante todo o período aqui tratado.

De modo geral, os pesquisadores do tema “Aduana no Brasil” reconhecem que as raízes da administração aduaneira brasileira remontam à própria organização pública portuguesa e, portanto, precedem à independência do Brasil. Segundo esses pesquisadores, as primeiras iniciativas governamentais de regulamentação dos direitos e de organização da Aduana, nos moldes de administração pública nacional, com organicidade própria e autonomia com relação à sua origem portuguesa, datam da Carta Régia e do Alvará Régio expedidos pelo príncipe Regente, respectivamente em 28 de janeiro e 28 de junho de 1808 (BORJA, 1978; LOPES FILHO, 1983; GODOY, 2002; GREGGIO, 1990).

Em relação à vinda da Corte para o Brasil, a imposição de bloqueio continental na Europa culminando com o avanço do exército francês sobre Portugal delineou o ápice da prolongada crise que afetava a indústria e o comércio do país e o lançara mais ainda à órbita do trono inglês. Por isso, a Inglaterra teve papel preponderante no convencimento do regente português para que a corte cruzasse o Atlântico e viesse instalar-se no Rio de Janeiro. Lá chegando, o monarca não esperou para tomar as medidas que incrementariam a vida econômica do Brasil.

A primeira delas foi a recriação do Erário Régio, em 26 de julho de 1808, instituição encarregada da administração financeira e tributária de todo o reino - que em 1824 foi transformada em Ministério da Fazenda do novo governo da Independência. Outra medida importante foi a extinção da Provedoria da Fazenda Real, por Carta Régia de 29 de maio de 1809, criando a Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda. Essa mudança serviu para dar autonomia à capitania do Espírito Santo em relação à da Bahia, em matéria fazendária, antecipando a autonomia política do Espírito Santo ocorrida no ano seguinte.<sup>1</sup> A terceira medida mais importante adotada pelo príncipe regente foi uma medida aduaneira, depois desdobrada no Tratado de Comércio e Navegação, assinado em 1810, em que o regente permitia a adoção de tarifas diferenciadas para as mercadorias inglesas (15%) entrarem no Brasil, enquanto as mercadorias de Portugal passavam a pagar 16% *ad valorem*, e as demais *nações amigas* pagavam 24%.

Com a abertura dos portos, a Coroa normalizava o funcionamento alfandegário nos portos do Brasil depois de mais de 200 anos. Por fim, o regente criou também a Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, uma estrutura voltada para o comércio marítimo para a introdução de novos produtos e inovações técnicas que começaram a vir para o Brasil em decorrência da abertura comercial que promovera.<sup>2</sup>

A vinda da Família Real para o Rio de Janeiro e de todos os altos funcionários da administração portuguesa, além de artistas e intelectuais, impactou a cidade com um súbito crescimento populacional. Logo a administração central passou a atrair negociantes e pessoas interessadas no comércio e nas terras das cercanias da Corte, a fim de que abastecessem com produtos e serviços à demanda ali crescente. Essas oportunidades de negócios atendiam prontamente àqueles empreendedores que, prejudicados pela decadência da mineração, estabeleceram-se nas terras mais férteis ao redor da cidade e nas regiões servidas pelos antigos caminhos entre o mar e a antiga zona de mineração. Assim, muitas fazendas de plantio de cafezais se formaram e sua produção, além das de outras províncias brasileiras, passou a ser exportada pelo porto do Rio de Janeiro, fazendo vicejar novamente as relações de troca com o exterior.

Recorrendo ainda à primorosa análise de Simonsen:

O Rio representava como que um oásis nas grandes zonas sulinas, amarguradas por extrema pobreza. O eixo econômico do Brasil deslocara-se de novo para as regiões do Nordeste. As despesas do corpo administrativo da colônia e a concentração de recursos para fazer face às ameaças dos espanhóis ao Sul contribuía, também, para o progresso do Rio. A vinda de D. João VI veio trazer novos e decisivos elementos de estímulo ao progresso à capital brasileira (...) (SIMONSEN, 1978, p. 381).

No caso do Espírito Santo, novos dados indicam, contudo, que desde o início do século XIX ocorreram mudanças substanciais na recuperação econômica. A partir da criação da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, em 1809, ainda que haja carência de novas fontes, a análise mais consistente demonstra que a Alfândega saiu das mãos de contratadores particulares nomeados pelo governo da Bahia e passou a ser administrada pelo governo local. Embora o cargo de Juiz de Alfândega houvesse sido suprimido, a administração aduaneira continuou a ser feita pela Contadoria da Junta através dos seus quadros funcionais: contador, segundo e terceiro escriturários e dois amanuenses, com sede no antigo colégio dos jesuítas onde funcionava o governo.<sup>3</sup>

Pouco depois, o governo do Reino Unido, com sede no Rio de Janeiro, recriou a Alfândega do Espírito Santo em 10 de janeiro de 1820, que ficou sediada no forte do Carmo. Essa retomada das atividades da Alfândega em Vitória é um sinal do impulso comercial pretendido pela Coroa num quadro de recuperação das atividades econômicas do Brasil após o declínio da mineração de ouro. Entretanto, por medida de concentração fiscal pós-Independência, as atividades de desembarço aduaneiro foram concentradas na Corte a partir de 7 de novembro de 1822, por decisão do Conselho da Fazenda. Segundo Ignácio Vasconcellos:

Seu Regimento quanto a Officiaes he o da Alfândega do Seará, e quanto a direitos e emolumentos ao da Corte. O Escrivão da Junta serve de Juiz, e de Empregados os Officiaes da Contadoria, sem ordenado, nem gratificações, e o trabalho se faz nos dias que não são santos, ou feriados. (VASCONCELLOS, 1828)

A decisão do Conselho da Fazenda não inviabilizou, todavia, o movimento de comércio do Espírito Santo com o exterior; o porto de Vitória já recebia mercadorias desembarçadas e transbordadas no porto do Rio de Janeiro. Aliás, o movimento comercial na praça de Vitória, nesses anos, já era considerável haja vista a existência de 35 lojas de “fazendas secas” (artigos em geral), 45 lojas de “molhados” e várias tavernas, para uma população de 12.704 habitantes<sup>4</sup>. O embarque e desembarque das mercadorias era feito, principalmente, pelo cais Grande, junto ao próprio forte do Carmo, sede da Alfândega. De acordo com Francisco Rubim, a baía de Vitória era considerada muito propícia para o comércio marítimo, tanto local como de longa distância, a qual:

(...) cercando a mesma ilha, faz barra em distancia de 1 légua no grande Oceano, e admite n’ella galeras, e bergantins, offerecendo em toda esta distancia, que está povoada de ilhas capazes para grandes fortalezas, excellente ancoradouro para muitas embarcações, abrigado de todos os ventos à excepção somente do Este que raras vezes aparece. Em toda a Villa se aporta em canoas, e escaleres com a maior facilidade; porém seus principaes desembarque são o Caes Novo das Colunas, que fica abaixo da casa do governo, o do Azambuja, o Caes-Grande, onde até atracção sumacas, o do Santíssimo, o do Batalha, e o dos extinctos Jesuítas, vulgamente chamado Porto-dos-Padres. (RUBIM, 1840)

O forte do Carmo era uma bela fortificação erigida pelo engenheiro Nicolao de Abreu que, em 1726, foi mandado da Bahia pelo então vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Sabugosa, para tal incumbência. Hoje só restam imagens desse velho forte avançando com suas ameias sobre o canal da baía de Vitória. Em seu local atualmente está o prédio-sede dos Correios, no Centro da capital. Não foram encontrados registros de sua demolição, entretanto a ausência de referência a esse forte na *Memória Statística* de Ignácio Accioli de Vasconcellos, escrita em 1828, sugere que àquela época ele já não existia.

Assim, para desempenhar suas competências de fiscalização, controle de mercadorias e policiamento marítimo, a Alfândega de Vitória mudou, entre 1822 e 1828, para o Convento do Carmo, à época “(...) já transformado em quartel da tropa de linha”. (DERENZI, 1995, p. 116)

Basílio Daemon assim relatou:

A nova Alfândega foi installada nesta capital no lugar onde existira um antigo fortim, a que servia então de aquartellamento a parte da tropa de linha, que foi alojada no

Convento do Carmo em o local concedido pelos frades Carmelitanos, que era na parte inferior do mesmo Convento, tendo pelo tempo adiante todo aquelle Convento tornado-se quartel, depois do abandono d'aquella casa religiosa (DAEMON, s.d., p. 249).

Outro sinal de revitalização política e econômica da província do Espírito Santo foi a elevação de Vitória à categoria de cidade, em 17 de março de 1823,<sup>5</sup> o que conferia a ela maior autonomia. De acordo com os apontamentos de Auguste de Saint-Hilaire, a principal indústria que dera sustentabilidade à economia até cerca de 1850 era composta de 60 engenhos de açúcar que produziam uma média anual de 6.075 toneladas e 66 destilarias de aguardente, conforme dados do ano de 1820. (BITTENCOURT, 2006, p. 145) Para o consumo interno e exportação do excedente, a agora província capixaba produzia mandioca, arroz, feijão, milho, legumes, gado, pescado, farinha de mandioca e madeira, além de intensa atividade de marcenaria e construção (BITTENCOURT, 2006, p. 145).

Para se ter uma idéia da movimentação portuária local, a Alfândega de Vitória registrou no ano financeiro de 1848-1849 um movimento de 110:495\$275 (cento e dez contos, quatrocentos e noventa e cinco réis e duzentos e setenta e cinco mil-réis) em mercadorias como carnes, queijos, manteigas, ceras, arroz, café, mate, alho, cebola, açúcar, calçados, sabão, chocolates, doces, telhas, tijolos, azeites, aguardente, louças, tecidos e produtos metálicos, de diversas procedências do Brasil.<sup>6</sup> No mesmo ano financeiro, a província importou 163:066\$496 (cento e sessenta e três contos, sessenta e seis réis e quatrocentos e noventa e seis mil-réis) referentes a mercadorias como as acima citadas, além de vidros, roupas prontas, vinhos, papéis, livros, tintas, chapéus e ferragens, provenientes de portos estrangeiros.<sup>7</sup>

A despeito do crescimento comercial verificado nessas décadas no Espírito Santo, ainda não haviam instalações adequadas e definitivas para a Alfândega, que deixou o convento do Carmo para funcionar na antiga rua do Ouvidor —alterada para rua Duque de Caxias em 1872— onde permaneceu até a construção da sede própria no antigo cais Grande (atual praça 8 de setembro). Presume-se que no mesmo terreno tenha sido erguida a bela sede do New London and Brazilian Bank, ou Banco Inglês. A respeito dessa mudança, fala Elmo Elton:

Sabe-se, também, ter funcionado a Alfândega, provisoriamente, na Rua Duque de Caxias, antes da construção da sua sede própria, com entrada dando para frente para a Praça 8 de Setembro, edifício já demolido, para dar lugar a um outro, mais amplo e de instalações modernas (ELTON, 1987, p. 177).

A carência de instalações adequadas para a Alfândega e sua guarda repercutia no governo central do Império naquele momento em que o país buscava recompor suas receitas combalidas após a Independência. Tanto que, em 1841, o ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada já “autorizava saques para a conclusão das obras da alfândega” de Vitória (GODOY, 2007, p. 2). Tal registro indica que havia uma obra de construção ou reforma da sede da Alfândega em andamento, fosse ela sobre as ruínas do antigo forte do Carmo ou em outro local.

Essa informação é da maior importância, pois desde o Decreto nº 376, de 1844, o Brasil optara pela tarifa proposta pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Manuel Alves Branco. Através dessa tarifa o governo introduzia “(...) uma política de protecionismo alfandegário para o país, em substituição ao livre-cambismo, sob protestos do

Império inglês, nosso maior fornecedor de produtos industrializados” (NOVAES, s.d., p. 281). A tarifa Alves Branco, entre outras providências, fora um esboço ainda tímido de uma política de proteção à indústria nacional que precisaria de uma Alfândega bem estruturada.

Essa foi a primeira tarifa aduaneira com critério de pagamento público, com alíquota variando de 2% a 60%, de acordo com a natureza e tipo de bem importado. Em 1874, ela foi substituída pela Tarifa proposta pelo ministro Visconde do Rio Branco, mais liberal e menos arrecadatória. A Direção Geral das Alfândegas participava dessas tarifas sob o ponto de vista técnico e operativo (AMED & NEGREIROS, 2000, pp. 216-9). As fontes existentes indicam a necessidade de cuidadosa análise das transformações ocorridas na legislação e na estrutura das atividades aduaneiras do Espírito Santo colonial até a formação do Estado nacional brasileiro no século XIX, inclusive o Novo Regulamento das Alfândegas do Império, de 1832, reformado em 1836, 1860 e 1876 (GODOY, 2002, p. 13). Essa legislação substituiu o foral da Alfândega de Lisboa —que modelou a Aduana brasileira em todo o período colonial— e criou as mesas de rendas e coletorias onde não houvesse porto e, em 1834, extinguiu o cargo de juiz de Alfândega e criou o de inspetor de Alfândega, que ainda vigora. Dados levantados por Godoy indicam continuidade na ocupação dos cargos de *Inspetores da Alfândega* de Vitória no período que vai de 1838 até o final do Império no Brasil, reforçando a existência de uma Alfândega mais fortalecida, embora hoje existam poucas fontes comprobatórias disponíveis.

A questão da construção de sede própria da Alfândega de Vitória estava sempre na ordem do dia. Ela ressurgiu novamente em 1875 com o prefeito Alpheo Adolpho Monjardim de Andrade Almeida (1869-1878), quando o governo adquiriu um antigo armazém que pertencera ao Dr. Florêncio Francisco Gonçalves, inspetor de saúde pública e ex-médico das tropas brasileiras no Paraguai (DERENZLI, 1995, p. 116). Mas foi em 1881 que o presidente da província, Dr. Marcelino de Assis Tostes, representou “ao Governo Imperial sobre a construção de um prédio condigno para a Alfândega” (NOVAES, s.d., p. 281) e a obra foi finalmente inaugurada em 9 de dezembro de 1889 (NOVAES, s.d., p. 319) sob a inspetoria de Cândido Vieira da Costa (1887-1894) (GODOY, 2007, pp. 1-2).

A nova sede fora construída em um pavimento em área de 1.400 metros quadrados em estilo colonial para abrigar a Alfândega e a Guardamoria do porto de Vitória. Sabe-se que suas fundações foram feitas com estacas em madeira fincadas sobre solo lodoso, o suficiente para suportar seu peso. Suas amplas instalações abrigavam as salas de expediente, armazéns, alojamentos de guardas-mores, arquivos e desde 1900 foi endereço da Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional (DFTN) do Ministério da Fazenda. Enfim, tanto para a navegação quanto para o comércio terrestre e o trânsito das pessoas, a Alfândega era a grande referência do centro da cidade.

O local escolhido, um pouco mais ao sul do antigo forte do Carmo, conhecido por cais Grande entre os séculos XVIII e XIX, era servido pela rua da Alfândega, uma via bem próxima ao mar em toda a sua extensão desde o cais do Imperador, em frente ao Colégio São Tiago (atual palácio Anchieta), até a rua Pereira Pinto. O nome dado a essa antiga via deve estar relacionada à localização da Alfândega quando estava ali abrigada no antigo forte do Carmo ou em outro prédio em período anterior.

Elmo Elton (1987, p. 148) registra que em 1872 a rua da Alfândega teve o nome mudado para rua do Conde D’Eu e assim permaneceu até a proclamação da República. Segundo aquele autor, a partir desta data (1889), a rua retomou o nome original. Depois da inauguração

da nova sede aduaneira, o cais Grande passou a ser chamado cais da Alfândega por força do uso popular. Também a área aberta e plana que confrontava diretamente os edifícios e o mar recebeu o nome de largo da Alfândega.

Após a República e a inauguração do novo prédio, a rua foi oficialmente batizada rua da Alfândega e o antigo largo, em homenagem aos feitos do grande inventor-aviador e *sporstman* brasileiro em Paris, em 1906, foi nomeado praça Santos Dumont. Todavia, a partir de 1911, por vontade do prefeito Cirilo Tovar, a área foi renomeada para praça Oito de Setembro para rememorar a fundação da antiga vila colonial (ELTON, 1987, p. 43).

Assim, na alvorada do século passado, todo o movimento comercial e financeiro e mesmo a diversão de Vitória concentravam-se na rua da Alfândega. Ali funcionavam o Banco do Brasil, o New London and Brazilian Bank (Banco Inglês), os Correios e Telégrafos, a Casa Pan Americano e várias firmas importadoras cujos fundos voltavam-se ao mar de onde saveiros e alvarengas descarregavam as cargas dos navios ancorados ao largo; até mesmo o Cine-Central, primeiro cinema da capital, lá se instalou até fins dos anos 1920 utilizando-se de um antigo armazém de café.

Contudo, seguindo o padrão urbanístico da capital da República, sucessivos governos fizeram intervenções que pouco a pouco alteraram o velho estilo colonial de Vitória e a rua da Alfândega foi retificada, pavimentada e seu percurso ampliado, primeiro até a praça Costa Pereira; depois até a esplanada capixaba. De rua passou a avenida com o nome do ex-governador Jerônimo Monteiro (1908-1912).

Modernizada a avenida que a ela dava acesso, além do natural acesso pelo mar, o governo federal cuidou de fazer um espaço mais amplo para abrigar a Alfândega e a Guardamoria do Porto de Vitória, além de outras repartições federais. Segundo Godoy, no mês de junho de 1921 foi aberto um crédito de 300:000\$000 (trezentos contos de réis) para a construção dos edifícios destinados à Alfândega de Vitória e à Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional no Espírito Santo. Ou seja, cerca de 30 anos depois de sua construção, o espaço útil do antigo prédio da Alfândega, sob a ótica das necessidades federais de então, já era insuficiente e parte da edificação seria demolida para construção de um novo prédio de dois pavimentos.

É que, após a promulgação da Lei nº 23, de 30 de outubro de 1891, a maioria dos órgãos regionais e locais de administração fiscal foi extinta, bem como as vinte tesourarias da Fazenda e as coletorias. Na maioria dos estados restaram apenas as Alfândegas e as mesas de rendas para representarem o Ministério da Fazenda. Reconhecido o erro, em 17 de dezembro de 1892, o Decreto nº 1.166 recriava as delegacias fiscais do Tesouro Nacional (DFTN) nos estados não-litorâneos, isto é, que não situavam Alfândegas para assumir as atribuições das antigas tesourarias (GODOY, 2002, pp. 60-1).

Aos poucos, foram sendo criadas as delegacias fiscais nos demais estados que consolidaram com o passar dos anos um conjunto de competências legais cumulativas de administração fiscal, patrimônio da União, pessoal, material, obras, orçamento e finanças, entre outras atribuições (GODOY, 2002, pp. 60-1). No Espírito Santo, a DFTN foi instalada a partir de 1900, assumindo Alpidio João da Boa Morte como seu primeiro delegado. Entretanto, Serafim Derenzi aponta que vinte anos depois a cidade convivia com “(...) as repartições do fisco federal mal acomodadas” (DERENZI, 1995, p. 156), isto é, dividindo o espaço da Alfândega de Vitória e de sua Guardamoria.

## A ALFÂNDEGA DO ESPÍRITO SANTO NO SÉCULO XX: UM MARCO NO CORAÇÃO DE VITÓRIA

- Fazemos um parêntese e vamos ver a baleia.
- A baleia?!...
- Sim, foi a 1.º de outubro de 1918. Entrou, na baía de Vitória, uma baleia, acompanhada de um baleote. O povo correu para todos os pontos onde pudesse apreciar o espetáculo do repuxo no mar.
- Foi um dia festivo. As crianças gazearam as aulas, os funcionários públicos foram para as janelas das repartições. Todos queriam ver a baleia. E os comentários cresceram: - O menor é filho ou filha? – Como se chama um filhote de baleia? – Baleínha?
- Os dicionários saíram das estantes: - Não, baleato ou baleote.
- Comentou-se o amor materno, característico das baleias, e alguém imaginou prender o baleote, a fim de que o grande cetáceo não deixasse as águas capixabas. E não faltaram ‘versos’!
- No dia seguinte, o dia 1.º de outubro foi feriado, em homenagem ao aniversário da “visita” da baleia ao Porto de Vitória. (Maria Stella Novaes, s.d., p. )

O porto de Vitória começou a configurar-se como hoje se apresenta, no final do século XIX, quando o cais do Imperador, situado na frente do palácio Anchieta, sede do governo estadual, mostrou-se impróprio para embarque e desembarque de cargas volumosas ou de peso elevado, como as de café e de maquinário, que necessitavam que o navio ficasse atracado nas docas e permitisse a aproximação das linhas férreas e operação por guindastes. Em janeiro de 1875 o ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, José Fernandes da Costa Pereira, nomeou o engenheiro austríaco Andreas Lebin Cernadack “(...) para proceder nesta província aos estudos necessários para desobstrução da barra da Victoria” (DAEMON, s.d., p. 425). O engenheiro Cernadack, neste trabalho pioneiro de adaptação da baía de Vitória à modernização portuária, foi auxiliado pelo também engenheiro Cezar de Rainville. Porém, ao viajarem para o Rio de Janeiro no vapor *Diligente*, da Companhia Espírito Santo e Campos, para apresentarem a carta topográfica e descritiva da baía e da barra de Vitória e demais levantamentos ao governo imperial, o navio naufragou na altura de Maricá, e os estudos se perderam para sempre (DAEMON, s.d., p. 425).

Em 1906 foi finalmente concedida à Companhia do Porto de Vitória a construção de 1.130 metros de cais na parte sua da ilha de Vitória, sendo os trabalhos de aterro e construção das docas contratados com a empresa C. H. Walker & Co. Ltd. No entanto, a interrupção das obras por mais de 10 anos gerou a retomada da concessão pelo governo federal que a repassou ao governo estadual. Em 1925 a construção do cais foi reiniciada e durou até fins de 1940.<sup>8</sup> Entretanto, os planejadores das obras portuárias parecem não ter atentado para o fato de que os aterros requeridos para a construção do cais de atracação e acesso à capatazia e armazéns acabariam por isolar o antigo prédio aduaneiro e os armazéns comerciais do contato com o mar.

Coube a Oscar Jugurtha Couto, delegado fiscal do Tesouro Nacional em Vitória entre 1917 e 1923, juntamente com Claudiano Cláudio Carneiro da Cunha,<sup>9</sup> inspetor da Alfândega entre 1917 e 1924, promoverem as iniciativas necessárias à construção de novas instalações para suas instituições de modo a estruturá-las para a complexidade tanto do controle e da arrecadação aduaneira como da fiscalização e arrecadação sobre as rendas internas.

O local escolhido para sede conjunta da Alfândega de Vitória e da Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional foi a antiga sede da Alfândega, onde o governo federal construiria um prédio em estilo neoclássico de dois andares sobre as bases do prédio já existente utilizando uma área de 550 metros quadrados da porção voltada para a praça 8 de setembro.

Pela importância que representava para o Espírito Santo, a propaganda oficial do governo de Nestor Gomes fez publicar a imagem da obra no *Álbum do Estado do Espírito Santo*, de 1922. Inaugurado provavelmente em 1923 o novo prédio pôde oferecer a infra-estrutura necessária ao crescimento das atividades comerciais e portuárias das décadas seguintes, marcadas pela importação de máquinas, equipamentos e materiais para a construção do porto de Vitória, das obras da Estrada de Ferro Vitória-Minas, do cais de Paul da CVRD, além de toda a movimentação de mercadorias importadas pelas casas comerciais da praça de Vitória que ocorreu nos anos seguintes, principalmente após a passagem da crise de 1929.

Considerando informações do uso compartilhado do espaço da nova sede, o prédio comportava no segundo andar a Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional. Já no pavimento térreo, ocupando cerca de 1.022 m<sup>2</sup>, ficavam a Alfândega e suas dependências. O restante da área neste pavimento era ocupado pelos dois órgãos, além de servir como sala de armas, alojamento dos marinheiros, alojamento dos guardas e pelo gabinete e expediente da Guardamoria.<sup>10</sup>

A partir da Revolução de 1930, estava reservada ao Espírito Santo a ampliação do porto de Vitória e seu uso como berço de saída das exportações de minério de ferro extraído em Minas Gerais e processado nas usinas da Companhia Vale do Rio Doce S/A (CVRD), instalada em Vitória, a partir de 1942. Esgotava-se o modelo baseado fortemente nos negócios de agro-exportação e tinha início a industrialização pesada no país. O papel das aduanas também passaria por mudanças, tendo início o declínio dos impostos do comércio exterior, que seriam sobrepujados pelos impostos internos, do que não trataremos aqui.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos demonstrar no texto a importância da existência de uma estrutura aduaneira no contexto de crescimento das atividades de comércio exterior no estado do Espírito Santo. Mesmo sendo de envergadura econômica menor diante de estados como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, a movimentação portuária espírito-santense manteve-se crescente durante 1808-1930, tendo a alfândega presença determinante para a afirmação do porto de Vitória como rota segura para o escoamento e chegada de mercadorias. Isso foi determinante para a ampliação do complexo portuário do estado a partir da década de 1930.

Contudo, a carência de pesquisas mais aprofundadas em fontes primárias se faz sentir. É necessária a continuidade dos estudos sobre o comércio exterior e a estrutura aduaneira no Espírito Santo a partir do arquivo —ainda não organizado— do Porto de Vitória e de arquivos do Rio de Janeiro e em Portugal. A história portuária brasileira ainda está por ser escrita em todas as suas nuances: relação com as cidades, cultura, universo de trabalhadores e de trabalhadoras, políticas públicas, instituições, empresas privadas atuantes no setor, entre outras. É esse o esforço que estamos empreendendo para o complexo portuário do Espírito Santo.

## BIBLIOGRAFÍA

### Dissertações e Teses:

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro: *O Porto de Vitória*, 1995, 300 p. Tese (Concurso para provimento da cadeira de Geografia do Brasil) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo.

BORJA, José Luiz Falcão: *Administração aduaneira no Brasil: área da Secretaria da Receita Federal*, 1978, Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração Pública, Fundação Universidade de Brasília.

NOGUEIRA, Eloy Eros da Silva: *Identidade organizacional: estudo de caso do Sistema Aduaneiro Brasileiro*, 2000, 304 p. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Paraná, p. 117.

RIBEIRO, Luiz Cláudio: *Ofício criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1870-1910)*, 1995, 278 pp. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo.

SIQUEIRA, Maria da Penha: *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória – 1950-1980*, 1991, 157 pp. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo.

### Obras completas:

#### a) Sobre o Espírito Santo:

BITTENCOURT, Gabriel: *História Geral e Econômica do Espírito Santo. Do engenho colonial ao complexo fabril-portuário*, Vitória: Multiplicidade, 2006, 548 pp.

BONELLE, Aylton: *Aduana de Vitória – E. Santo*, São José dos Campos, SP: s. ed., 2008, 2 pp. (Mimeografado).

COELHO, José: *Estado do Espírito Santo: obra de propaganda perval*, Rio de Janeiro: Oficinas da “Pap. Vênus” Henrique Velho, 1923/24, 200 pp.

DAEMON, Bazilio Carvalho: *Província do Espírito-Santo. Sua descoberta, história chronológica, synopsis e estadística*, Vitória: Typographia do Espírito-Santense, 513 p. Texto disponível no endereço eletrônico <http://www.ape.es.gov.br>

DERENZI, Luiz Serafim: *Biografia de uma ilha*. 2. ed, Vitória: PMV/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995, 232 pp.

ESPÍRITO SANTO: *Indicador Ilustrado do governo Jerônimo Monteiro*, Vitória, s. ed., 1912.

ESPÍRITO SANTO (ESTADO): *Catálogo de documentos manuscritos avulsos da capitania do Espírito Santo (1585-1822)*, organizado por João Eurípedes Franklin Leal. 2. ed, Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2000, 170 pp. (Coleção Canaã, v. 3).

ELTON, Elmo: *Logradouros antigos de Vitória*. 2. ed, Vitória: Instituto Jones dos Santos Neves, 1987, 241 pp.

GODOY, José Eduardo Pimentel de: *Órgãos da administração fiscal e tributária do estado do Espírito Santo*, Brasília: MF/SRF, 2007. (Projeto Memória da Receita). Mimeografado.

MUNIZ, Maria Izabel Perini: “Palestra”, Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo (IHGES) em 15 de setembro de 1993 e publicada em: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo*, n. 43, pp. 31-38, 1993/1994.

- NOVAES, Maria Stella de: *História do Espírito Santo*, Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, s.d., 454 pp.
- OLIVEIRA, José Teixeira de: *História do estado do Espírito Santo*. 2. ed, Vitória: Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975, 596 pp.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio; BARROS, Nicélio; PROTTI, David: *A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*, Vitória: Sindiex, 2008, 190 pp.
- ROCHA, Levy. *Viagem de D. Pedro II ao Espírito Santo*. 2. ed., Rio de Janeiro: Revista Continente Editorial/Brasília: INL, 1980, 221 pp.
- RUBIM, Brás: “Memórias Históricas e Documentadas da Província do Espírito Santo”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*, Rio de Janeiro, n. XXV *apud* OLIVEIRA, José Teixeira de: *História do Estado do Espírito Santo*. 2. ed., Vitória: Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975, 596 pp.
- SIMÕES, Lamartine. *Reminiscencias*, Vitória: s. ed., 2004, 7 pp. (Mimeografado).
- SIQUEIRA, Maria da Penha: “A situação econômica luso-brasileira nos fins do século XVIII e início do século XIX”, *Revista de História*, Vitória, n. 6, pp. 53-78, 1998.
- O Porto de Vitória: expansão e modernização. 1950-1993, Vitória: Codesa, 1994, 201 pp.
- VON TSCHUDI, Johann Jacob: *Viagem à Província do Espírito Santo: imigração e colonização suíça – 1860*, [Posfácio com fotografias inéditas de Victor Frond – Espírito Santo – 1860], Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2004, 172 pp. (Coleção Canaã – v. 5).
- b) De interesse geral:
- ABREU, Marcelo de Paiva: *O Brasil e a economia mundial – 1930-1945*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999, 400 pp.
- ADONIAS, Isa: *Imagens da formação territorial brasileira*, São Paulo: Fundação Emílio Odebrecht, 1993.
- AMED, Fernando José; NEGREIROS, Plínio Labriola de Campos: *História dos tributos no Brasil*, São Paulo: Nobel/Sinafresp, 2000, 325 pp.
- AVELLAR, Hélio de Alcântara: *História econômica e administrativa do Brasil*. 2. ed., Rio de Janeiro: FENAME, 1976, 432 pp.
- BAER, Werner: *A economia brasileira*. 2. ed, São Paulo: Nobel, 2002, 509 pp.
- GODOY, José Eduardo Pimentel de: *Dicionário de história tributária do Brasil*, Brasília: ESAF, 2002, 241 pp.
- *As reformas tributárias na história do Brasil*, Brasília: ESAF, 2002, 25 p. (Coleção Memória Tributária).
- *Catálogo das repartições fazendárias do Brasil*, texto disponível no endereço eletrônico <http://receita.fazenda.gov.br/Memoria/administracao.asp>
- WERNECK, Maria Beatriz Cabral de Lacerda: *Breve memória histórica das alfândegas brasileiras*. 2. ed, Rio de Janeiro: SRF/Alfândega do Porto do Rio de Janeiro, 1996, 101 pp.
- GREGGIO, Antonio Carlos Portinari: “O futuro da aduana brasileira. São Paulo”, *Boletim do ICEX*, s. n., 1990. Entrevista concedida à assessoria de comunicação.
- HONORATO, Cezar: *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*, São Paulo: Hucitec/Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996, 270 pp.

IMPÉRIO DO BRASIL/MINISTÉRIO DA FAZENDA: Mappas geral e parciaes das mercadorias nacionaes importadas e despachadas para consumo nas Alfândegas do Império do Brasil no anno financeiro de 1848-1849, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1849, 53 pp. Disponível no endereço eletrônico [http://www.memoria.nemesis.org.br/lst\\_sum.php?s=00001005&p=0](http://www.memoria.nemesis.org.br/lst_sum.php?s=00001005&p=0)

— Mappas geral e parciaes das mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem com cartas de guias nas Alfândegas do Império do Brasil no anno financeiro de 1848-1849, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1849, 85 pp. Disponível no endereço eletrônico [http://www.memoria.nemesis.org.br/lst\\_sum.php?s=00001005&p=0](http://www.memoria.nemesis.org.br/lst_sum.php?s=00001005&p=0)

MASCARENHAS, Licénio de: *A Lisboa de D. Manuel e o culto de Nossa Senhora das Alfândegas.*, Lisboa: Alfândega de Lisboa, s. d., 3 pp.

LOPES FILHO, Osíris de Azevedo: *Regimes aduaneiros especiais*, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1983.

REIS, Nestor Goulart: *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. [CD-ROM], São Paulo: FUPAM/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/FAPEESP, 2000.

SALGADO, Graça (Coord.) et al: *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial*. 2. ed., Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/Nova Fronteira, 1985, 452 pp.

SANTOS, J. Pantaleão: *Alfândegas. Legislação e Prática de Serviço (Fiscais aduaneiros)*, Rio de Janeiro: Irmãos Di Giorgio, 1950, 79 pp.

SIMONSEN, Roberto: *História Econômica do Brasil*. 8.ed. SP: Nacional, 1978, 475 pp.

TAVARES, Maria da Conceição: *Da Substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira*, São Paulo: Zahar, 1972, 264 pp.

Acervos públicos e particulares:

Acervo Alfândega da RFB do Porto de Vitória (ALF/VIT):  
Entrevista

Acervo Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Vitória (AP-PMV):  
Processos de construção e demolição de prédios e imagens

Acervo Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo (BC-Ufes):  
Livros, dissertações e obras raras

Acervo Companhia Docas do Espírito Santo – Autoridade Portuária (Codesa):  
Relatórios

Acervo GRPU/SPU/ES  
Plantas prediais

Endereços eletrônicos pesquisados:

<http://www.gabelou.com/histoire/histoire-de-la-douane/>  
[http://www.memoria.nemesis.org.br/lst\\_sum.php?s=00001005&p=0](http://www.memoria.nemesis.org.br/lst_sum.php?s=00001005&p=0)  
<http://www.portodevitoria.com.br>  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/Legislacao.htm>  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/OMA/Default.htm>  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Instituicao/Instituicao.htm>  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Memoria>  
<http://servicos.capes.gov.br/capesdw/>

Documentos da Biblioteca digital do Arquivo Público Estadual (APE-ES):

“Memórias para servir à história até o anno de 1817, e breve notícia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil”, escrita supostamente por RUBIM, Francisco Alberto, ou por seu filho, Braz Rubim, e publicada em Lisboa, Portugal, em 1840. Disponível em [http://www.ape.es.gob.br/pdf/alberto\\_rubim](http://www.ape.es.gob.br/pdf/alberto_rubim)

“Memória Statistica da Província do Espírito Santo escrita no anno de 1828”, por VASCONCELLOS, Ignácio Accioli. Disponível em <http://www.ape.es.gov.br/pdf/Memoria%20Statistica%20Ignacio%20Accioli%201828.pdf>

## NOTAS

- <sup>1</sup> Cf. o documento “Memórias para servir à história até o anno de 1817, e breve notícia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil,” escrita supostamente por RUBIM, Francisco Alberto ou por seu filho Brás Rubin e publicada em Lisboa em 1840. Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (Biblioteca Digital). Disponível em [http://www.ape.es.gov.br/pdf/alberto\\_rubim](http://www.ape.es.gov.br/pdf/alberto_rubim) [capturado em 12 de fevereiro de 2008].
- <sup>2</sup> Para melhor entendimento da Real Junta de Commércio, Navegação, Indústria e Agricultura ler: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés. *Ofício criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1870-1910)*, 1995. 278 p. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, p. 19-20.
- <sup>3</sup> Cf. o documento “Memória statistica da Provincia do Espirito Santo escrita no anno de 1828” de VASCONCELLOS, Ignácio Accioli. Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (Biblioteca Digital). Disponível em <http://www.ape.es.gov.br/pdf/Memoria%20Statistica%20Ignacio%20Accioli%201828.pdf> [capturado em 12 de fevereiro de 2008].
- <sup>4</sup> Cf. o documento “Memória statistica...”
- <sup>5</sup> De acordo com: MUNIZ, Maria Izabel Perini. Palestra proferida no Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo (IHGES) em 15 de setembro de 1993 e publicada em: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, n. 43, p. 31-8, 1993/1994. Disponível em <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/cultura/ihges/izabel.htm> [capturado em 21 de janeiro de 2008].
- <sup>6</sup> IMPÉRIO DO BRASIL/MINISTÉRIO DA FAZENDA. Mappas geral e parciaes das mercadorias nacionaes importadas e despachadas para consumo nas Alfândegas do Império do Brasil no anno financeiro de 1848-1849. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1849, p. 46-49. Disponível em [http://www.memoria.nemesis.org.br/lst\\_sum.php?s=00001005&p=0](http://www.memoria.nemesis.org.br/lst_sum.php?s=00001005&p=0)
- <sup>7</sup> IMPÉRIO DO BRASIL/MINISTÉRIO DA FAZENDA. Mappas geral e parciaes das mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem com cartas de guias nas Alfândegas do Império do Brasil no anno financeiro de 1848-1849. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1849, p. 75-77. Disponível em [http://www.memoria.nemesis.org.br/lst\\_sum.php?s=00001005&p=0](http://www.memoria.nemesis.org.br/lst_sum.php?s=00001005&p=0)
- <sup>8</sup> Disponível em <http://www.portodevitoria.com.br> [capturado em 24 de março de 2008]. A respeito da construção do porto de Vitória, ler: ARAÚJO FILHO, José: *O Porto de Vitória. Tese para concurso de provimento da cadeira de Geografia do Brasil*, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 1991.
- <sup>9</sup> Sobre a participação de integrantes da família Carneiro da Cunha na Alfândega do Espírito Santo, consultar: ABAD, Alice Leonarda Carneiro da Cunha Madeira: Entrevista concedida a Luiz Cláudio Ribeiro, Nicélio Barros e David Protti, Vitória-ES, 4 de dezembro de 2007. Acervo Alfândega do Porto de Vitória (ALF-VIT).
- <sup>10</sup> Cf. *Planta do prédio – Próprio Nacional – situado à Praça 8 de setembro, esquina com a Rua Jeronimo Monteiro, onde funcionam as seguintes repartições do Ministério da Fazenda nesta capital: Delegacia Fiscal e suas dependências, Delegação do Tribunal de Contas, Sub-Contadoria Seccional, Instituto de Previdência, Caixa Econômica e Imposto de Consumo. Ministério da Fazenda. Diretoria do Domínio da União. Serviço Regional no Estado do Espírito Santo. Vitória, 9 de setembro de 1940.* Integrante do processo DDU/ES 600/42 e processo 5.699/43. Consulta na GRPU/Vitória-ES em fev./2008. Segundo Pantaleão Santos (1950, p. 41), a Guardamoria era “(...) uma seção da Alfândega, subordinada ao Inspetor, tendo como chefe imediato o Guarda-Mor – chefe do serviço externo. (...) Ao Guarda-Mor compete a inspeção e fiscalização dos serviços de desembarque e embarque das mercadorias importadas, exportadas e em trânsito; visita, revista ou busca das embarcações procedentes de portos estrangeiros”.