

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

PORTO DE SÃO MATEUS

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

7500197

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

LEVANTAMENTO HISTÓRICO

São Mateus está situada entre as mais antigas cidades do Espírito Santo. É tradição o fato de a povoação primitiva ter sido fundada por um grupo de náufragos portugueses, num barco desarvorado que conseguira subir o rio até o local, 32 quilômetros a montante da foz, onde encontraram as primeiras terras altas e férteis, além de caça e pesca abundantes.

Estes primeiros habitantes atraíram algumas famílias de outras partes da província que vieram compartilhar a região.

Alguns anos passados do estabelecimento da povoação foi esta visitada pelo Pe. Anchieta, em 21 de setembro de 1596, dia de São Mateus, o que serviu de motivo para que se nomeasse novamente a localidade que até então chamara-se Cricaré, como o rio. Construiu-se então uma capela à margem do rio dedicada ao apóstolo e expandiu-se a penetração do homem branco na terra original dos Índios. A reação não tardou a surgir, sendo a comunidade muitas vezes atacada pelos silvícolas, o que assustava os colonos e dificultava o crescimento da população. Para favorecer a imigração para a região e encorajar os indecisos, o capitão-mor mandou construir embarcações que transportavam gratuitamente os que quisessem se transferir de outros pontos da província para São Mateus.

A população continuou a crescer até que em março de 1751 foi a comunidade transformada em distrito. Em setembro de 1764 passou à categoria de vila, pertencendo à comarca de Porto Seguro, da província da Bahia. Nesta época tratava-se da comuna de economia mais desenvolvida do Espírito Santo, produzindo farinha em grande quantidade, açúcar, banana, cana de açúcar, cereais e madeiras. Possuía olarias para a fabricação de manilhas e tijolos.

Em 1811 iniciou-se o cultivo do café com ótimos resultados, originando fortunas locais.

Em 1833 foi a localidade colocada como sede de comarca, juntamente com Vitória e Itapemirim, da província do Espírito Santo. Um ano antes tivera lugar o último ataque dos Índios à povoação, produzindo grande número de baixas de ambos os lados. A partir de então, cederam os Índios seu território ao branco, ao ponto de, em 1843, com a elevação de São Mateus à categoria de cidade ter sido tentada a implantação de uma reserva Índia em Beriricas. Porém, apesar dos gastos efetuados em lavouras e instalações administrativas não se conseguiu que um só Índio aí fosse se instalar.

A cidade, edificada sem simetria e a pequena distância do rio, era cercada de pântanos e brejos que a tornavam vítima de febres palustres endêmicas, prejudicando o crescimento da população e um maior progresso. Em 1850 foi criado o primeiro hospital com recursos originados pelo imposto sobre a marinhagem e os gêneros exportados.

Em 1856 tentou-se a abertura de uma estrada de São Mateus a Santa Clara e Filadélfia, nas margens do Rio Mucuri, estreitando os laços com Minas Gerais, através de Minas Novas e com a Bahia. Mas, as comunicações se realizavam exclusivamente por via fluvial e marítima, sendo que o porto só podia ser atingido nas marés altas quando alcançava doze(12) palmos de profundidade. Nas marés baixas a profundidade não passava de quatro(4) palmos. Nas marés pequenas atingia oito(8) palmos na preamar e 4,5 na baixamar. Em março e agosto, nas *marés vivas* atingia mais dois palmos e meio.

A navegação regular foi autorizada em 13 de julho de 1860, com subvenção ao empresário ou associação que mantivesse um pequeno vapor entre Barra de São Mateus e São Mateus. Para as obras do cais foi criado o imposto de 1% sobre a exportação em 29 de novembro de 1864.

Em 1870 foi celebrado o primeiro contrato de navegação com o Cel. Olindo Gomes dos Santos Paiva. Contratos posteriores entre o Governo Imperial e a Companhia Espírito Santo e Campos, garantiam duas viagens mensais de vapores (Ceres e Presidente) à província do Espírito Santo partindo do Rio e tocando em Itapemirim, Santa Cruz e São Mateus, na segunda destas travessias.

Embora existisse a partir de 1918 uma ferrovia local, mais tarde transformada em estrada de rodagem, até 1925 todas as comunicações se realizaram por via marítima.

Alguns melhoramentos significativos para a área urbana do porto foram introduzidos de 1864 a 1881:

- Calçamento da Praça do Comércio (Lei 15 de 29.11.1864)
- Calçamento Lad. S. Benedito (Lei 6 de 4.11.1870)
- Calçamento Lad. S. Gonçalo (Lei 6 de 4.11.1870)
- Calçamento Rua Direita (Lei 46 de 16.11.1873)
- Canalização Fonte da Bica (Lei 8 de 15.11.1871)
- Iluminação Pública por Lâmpioes (Lei 30 de 20.11.1875)
- (Lei 15 de 29.11.1864)
- (Lei 11 de 1. 4.1881)

São Mateus tornou-se um centro aristocrático com vida social intensa e a área do Porto se constituia no principal núcleo de atividades da população. Era o Centro Comercial e o local de residência dos negociantes. Os casarões abrigavam na parte térrea os armazéns e lojas e serviam à habitação no primeiro andar.

Além de iluminação pública por lâmpioes de combustível, havia calçamento nas ruas e na praça. Para isto, eram utilizadas as pedras trazidas como lastro, nos navios que franquiam a barra do Cricaré. Palmeiras imperiais orlavam três lados da Praça do Mercado, a qual possuía calçamento na periferia e um grama do central com tanque e chafariz cuja construção fora autorizada em 1874.

A abertura de estradas de rodagem fez decrescer a importância do rio que até então fora a principal via de acesso da cidade e ao mesmo tempo facilitou a emigração de grupos humanos para a capital do Estado.

Privado o porto de seu status de via exclusiva de comunicação com os demais mercados, perdeu também a área seu papel predominante na atividade comercial. A estrada passou a induzir o aparecimento do comércio na cidade alta, onde o acesso à mercadoria e ao transporte tornou-se mais fácil.

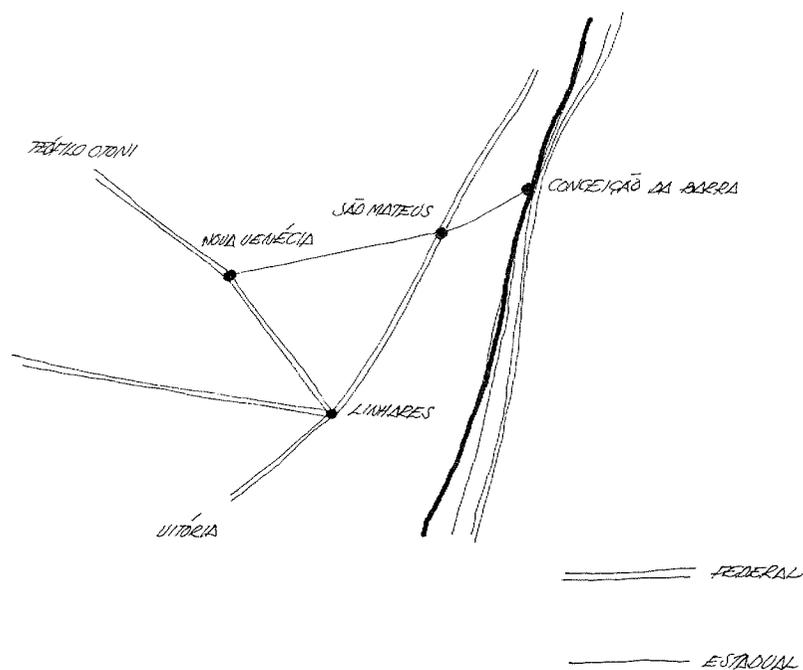
Transferindo-se o comércio, mudaram-se também as residências, restando no porto uma atividade comercial secundária. Com o tempo, apareceu no local a casa de cômodos, resultante da subdivisão dos antigos sobrados e alterou-se a fisionomia da região, passando a caracterizar-se como zona de habitação de grupos menos favorecidos da sociedade ou de exploração da prostituição. Em torno do fenômeno surge toda uma atividade econômica com a abertura de bares e casas noturnas, frequentados pelos marinheiros enquanto ainda funcionou o porto, já decadente, pelos idos de 1940.

A prostituição, sofrendo o processo de confinamento pelo organismo policial vem a se identificar com a zona do porto mesmo após o seu desaparecimento.

A seguir, desagrega-se ainda esta derradeira função pela ausência dos barcos e dos marujos, elementos essenciais ao ciclo até então estabelecido desta segunda fase comercial do porto.

São abandonadas as casas e entram em deterioração. Algumas ainda funcionam como pensões de baixo preço, outras, arrombadas, passam a abrigar pessoas desamparadas e sem perspectiva.

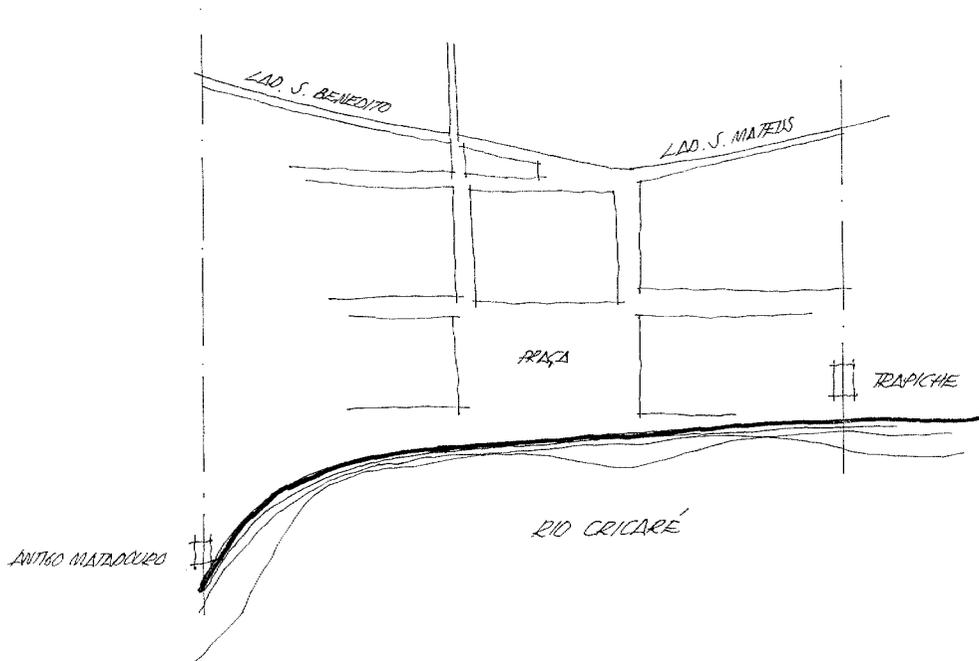
A erradicação dos cafezais não produtivos em 1940 e o fim das florestas marcaram o início de uma decadência mais acentuada do Município, ao qual restou a condição de via de acesso ao sul do Estado para o transporte proveniente principalmente da Bahia. A ligação rodoviária entre Nova Venécia e Colatina, desativou também este papel até a abertura da BR-101 que trouxe novamente para o litoral um importante fluxo de mercadorias.



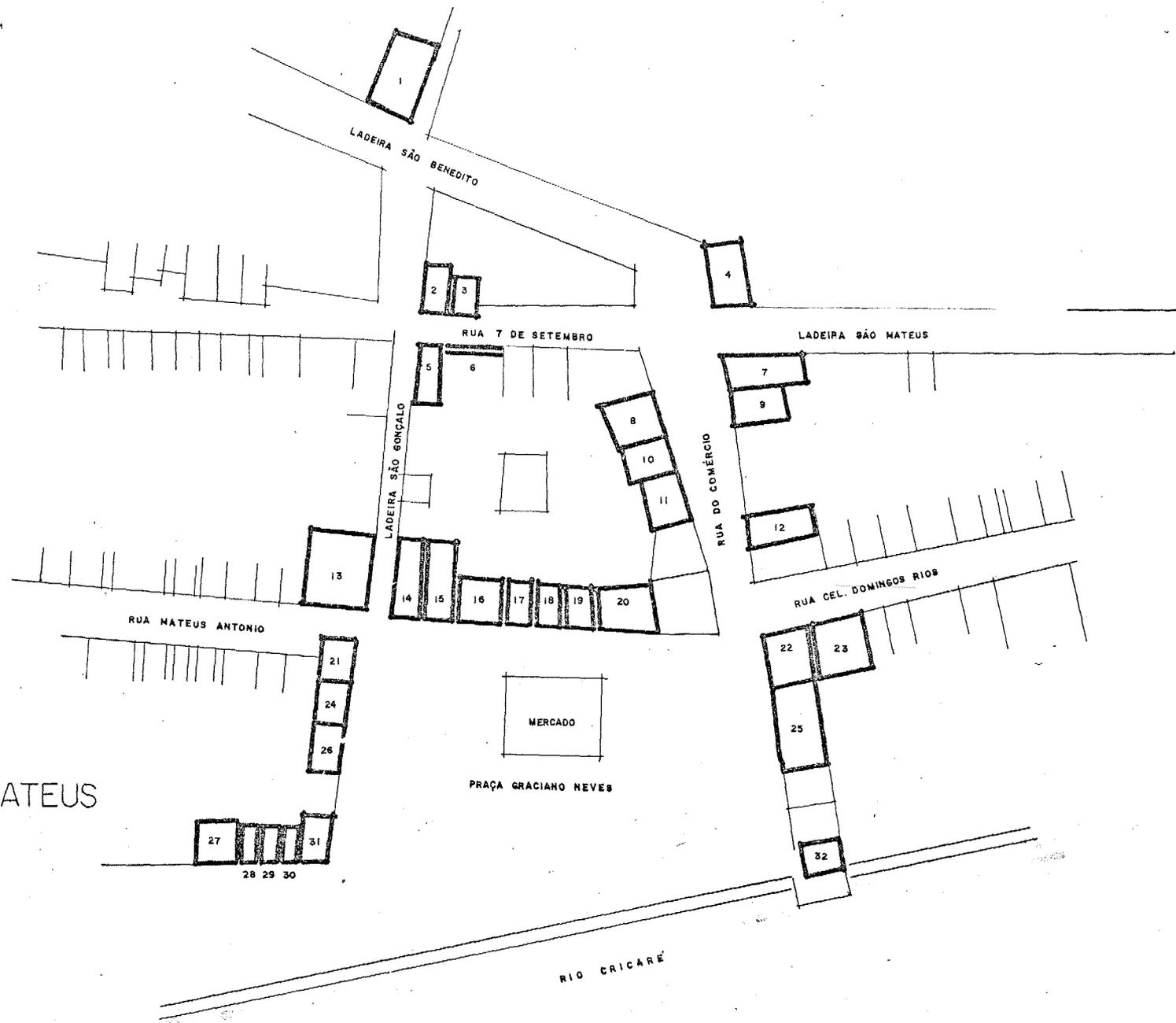
Ainda hoje, as atividades econômicas permanecem baseadas na agricultura, indústria madeireira e pecuária. Há, porém, um início de exploração petrolífera na região, apontada por muitos como um fator de renascimento da outrora destacada economia local.

A DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE INTERESSE

A área de interesse forma aproximadamente um quadrilátero, limitado na margem do Rio Cricaré por uma extensão de cerca de 250 metros de cais, compreendidos entre o antigo matadouro e o trapiche Carneiro Sobrinho e Cia. Ltda., de propriedade da companhia de navegação Lóide Brasileiro S/A; na encosta da cidade alta pelas ladeiras de São Benedito e de São Mateus; e lateralmente a estas duas fronteiras por duas linhas imaginárias, partindo dos limites extremos do cais, já assinalados, até a encosta, na altura das duas ladeiras mencionadas. A ilustração esclarece melhor estes limites:



PORTO DE S. MATEUS
LEGENDA

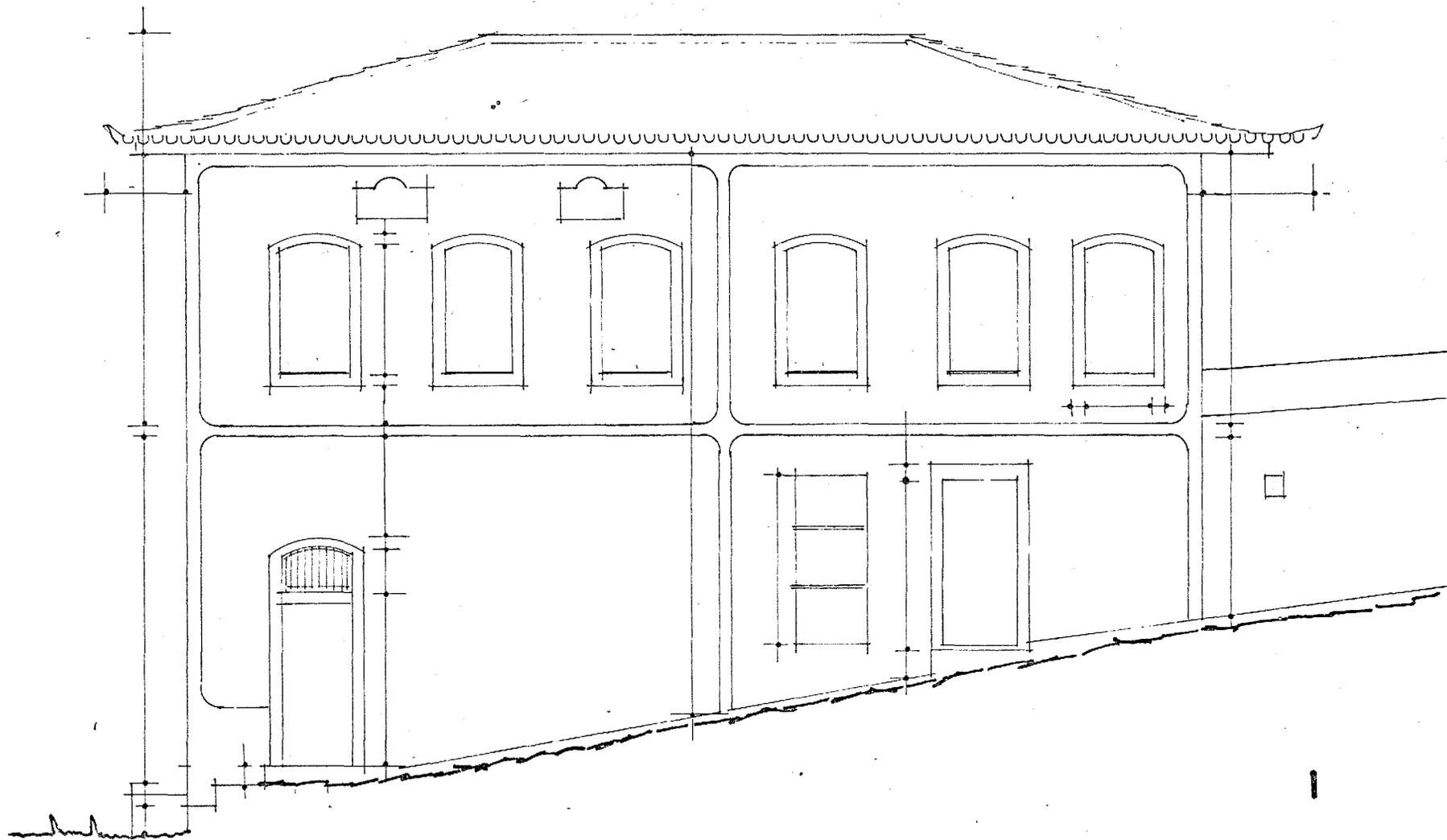


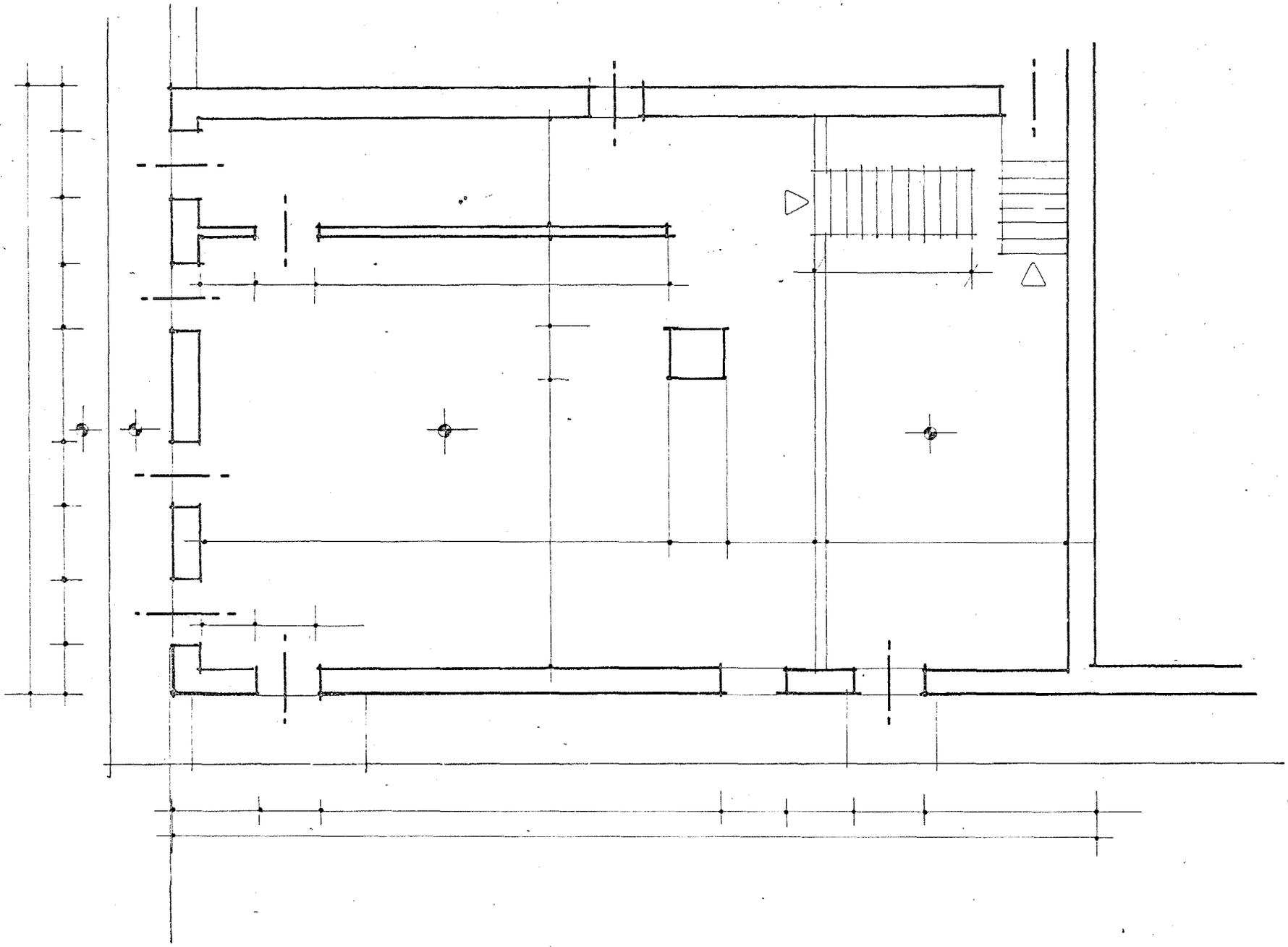
Esta área encerra a antiga Praça do Comércio ou do Mercado; as ruas: do Comércio, 7 de Setembro, Cel. Domingos Rios e Mateus Antônio; as ladeiras de São Gonçalo, São Benedito e São Mateus.

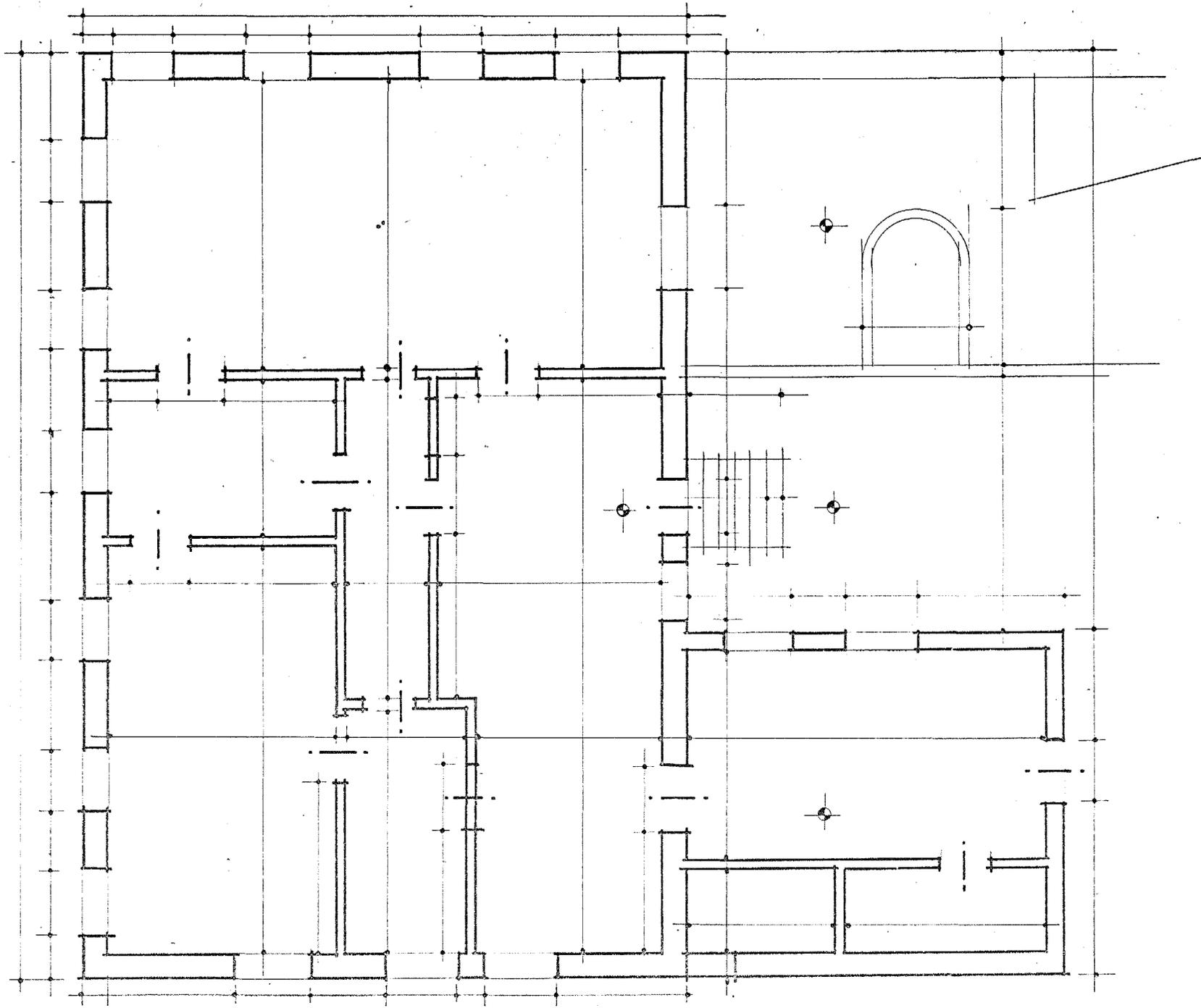
O principal elemento do conjunto urbano é a praça, frontal ao cais e com seu fechamento em três outros lados por casarões e armazéns do século passado. Dentro deste entorno destaca-se o maciço de sobrados situado ao fundo da praça, em oposição ao rio, como grupo de construções mais importante. As demais ou são armazéns simples de um só pavimento ou sobrados alterados, ou arruinados.

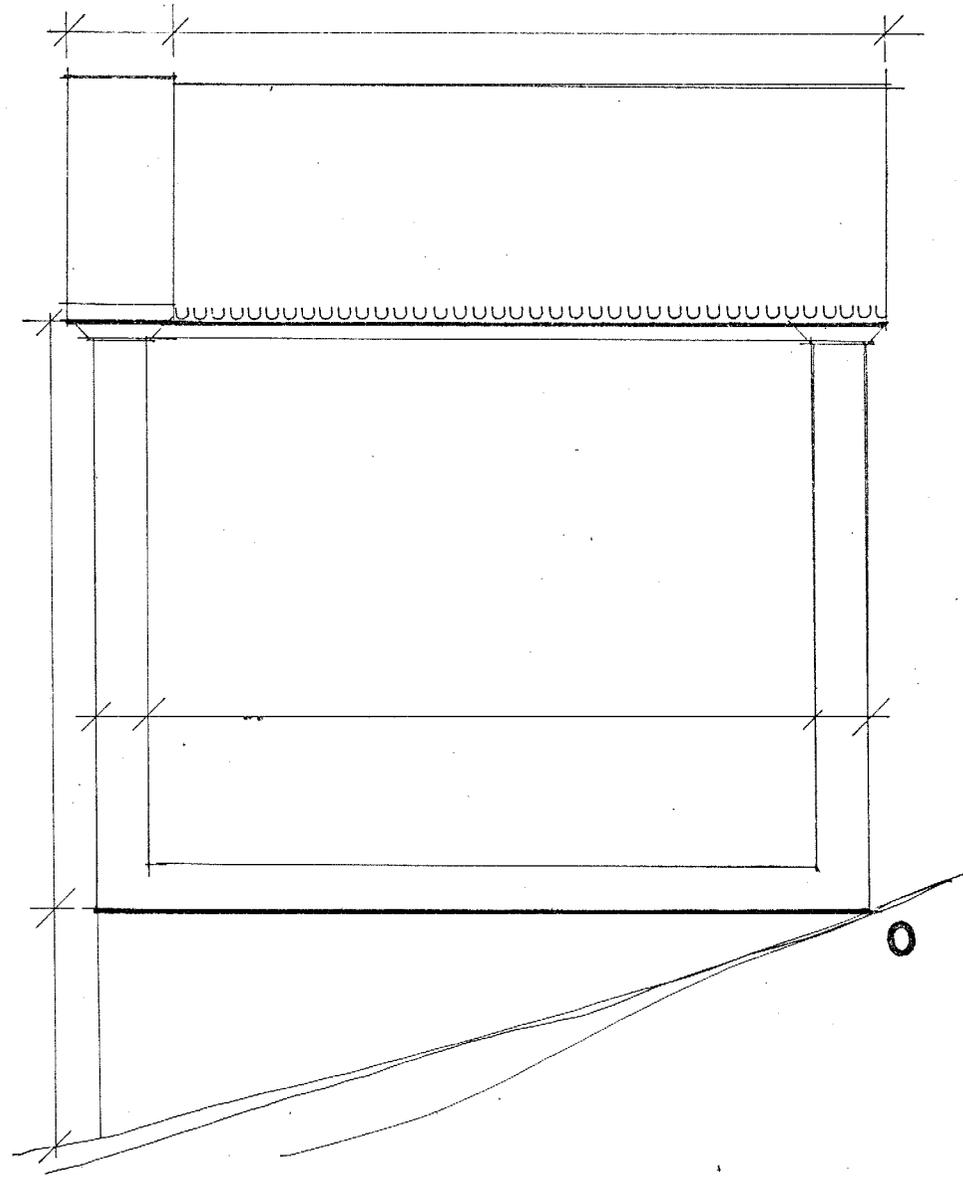
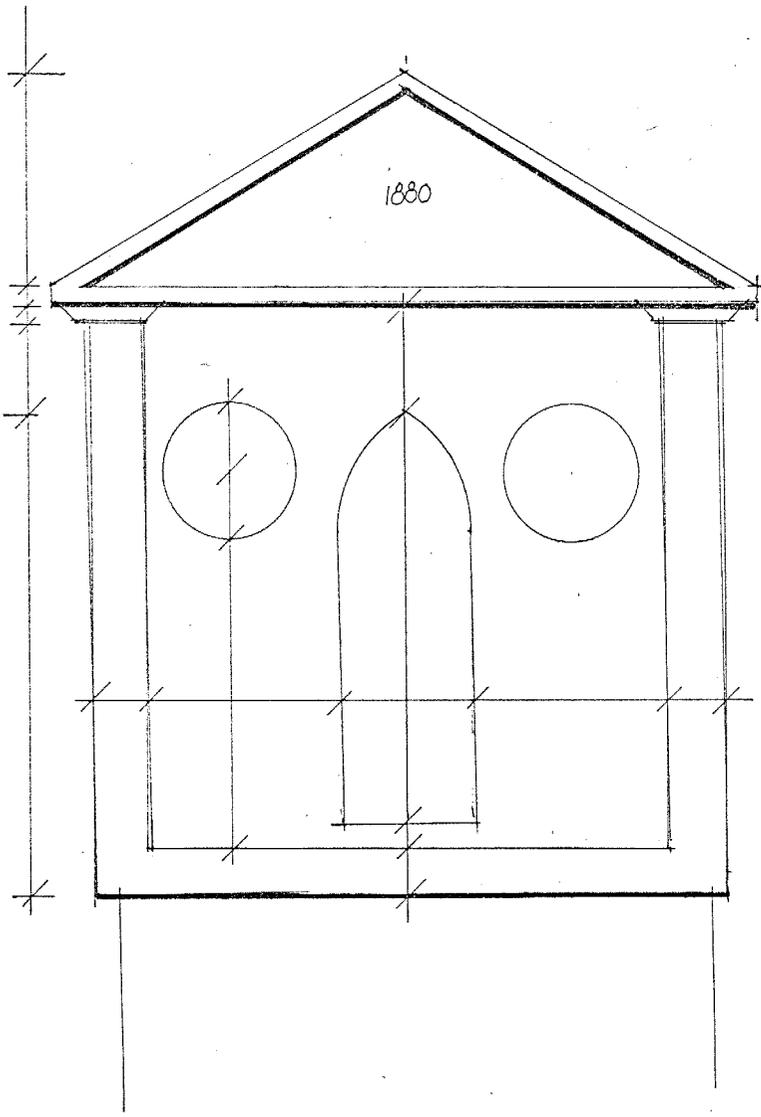
Foram destacados 32 prédios para esboço e posterior medição, conforme a legenda a seguir:

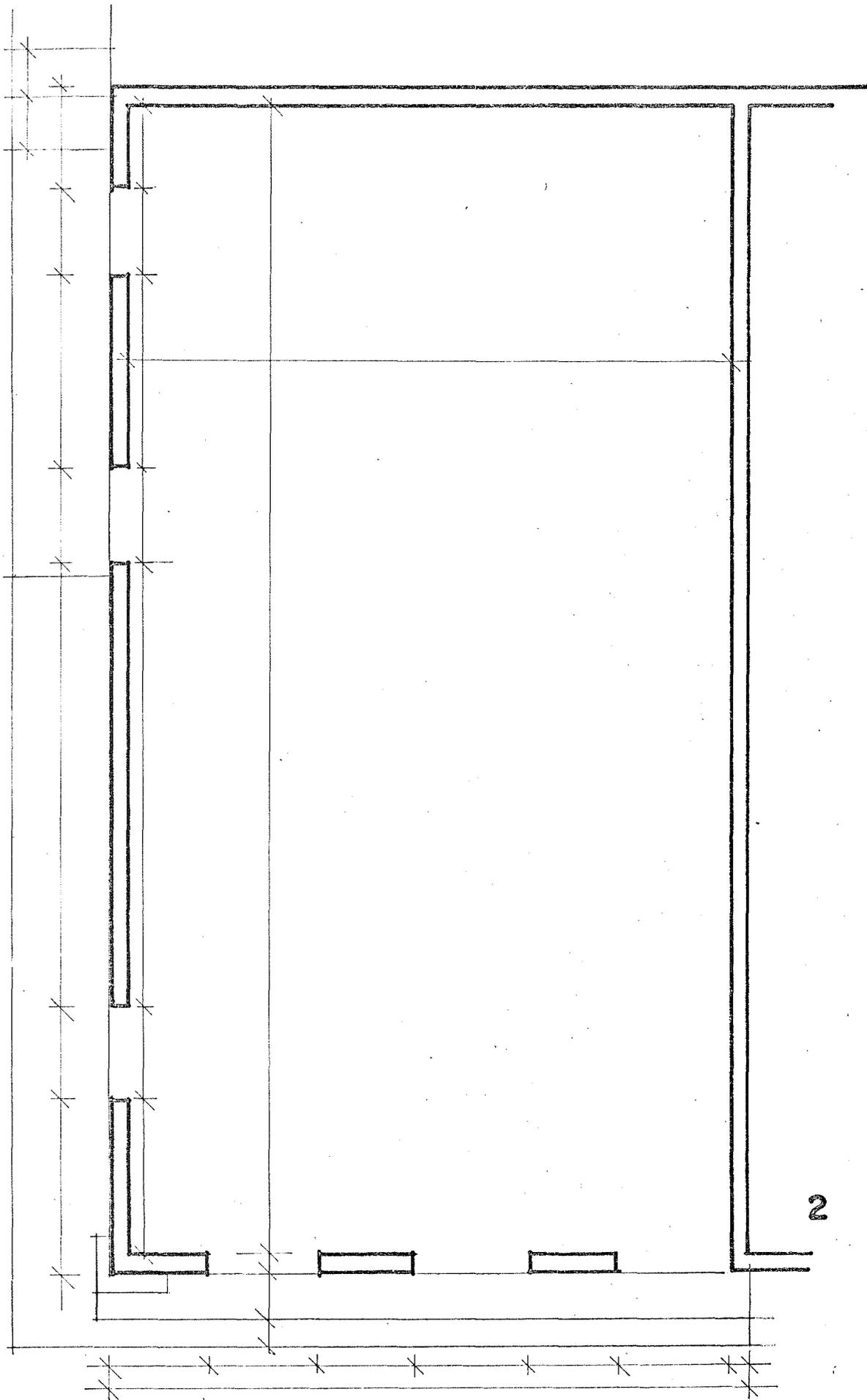


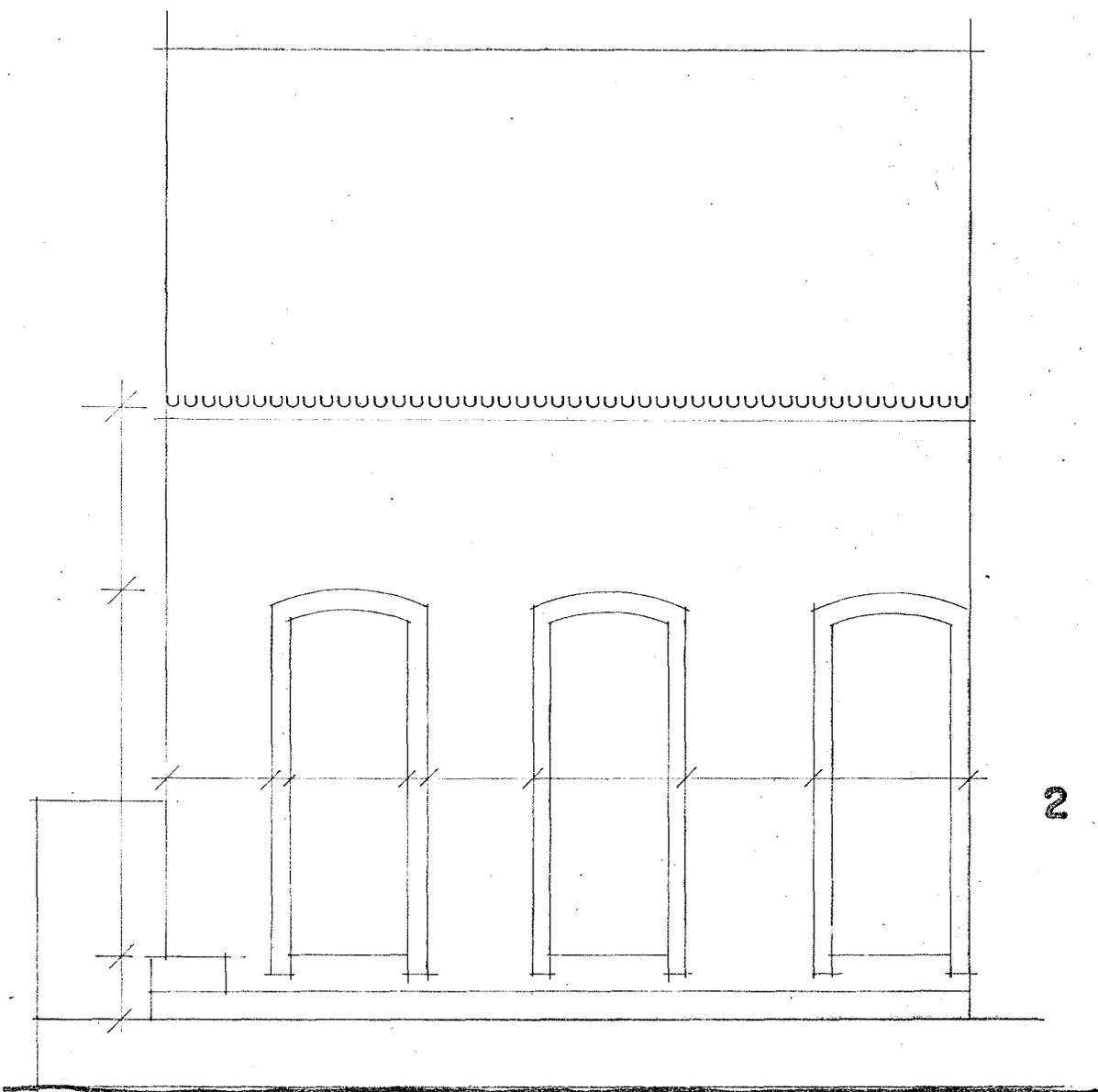




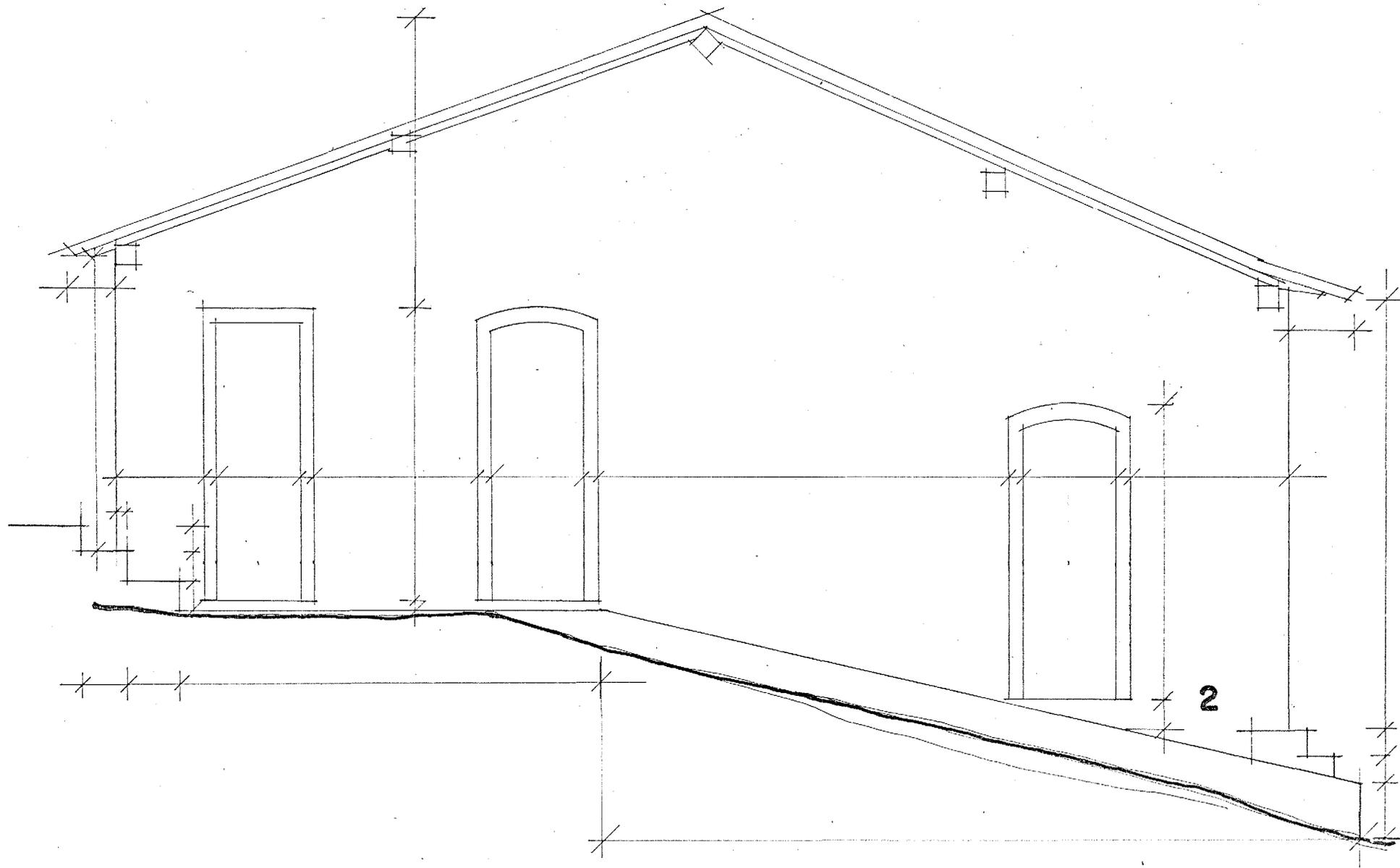


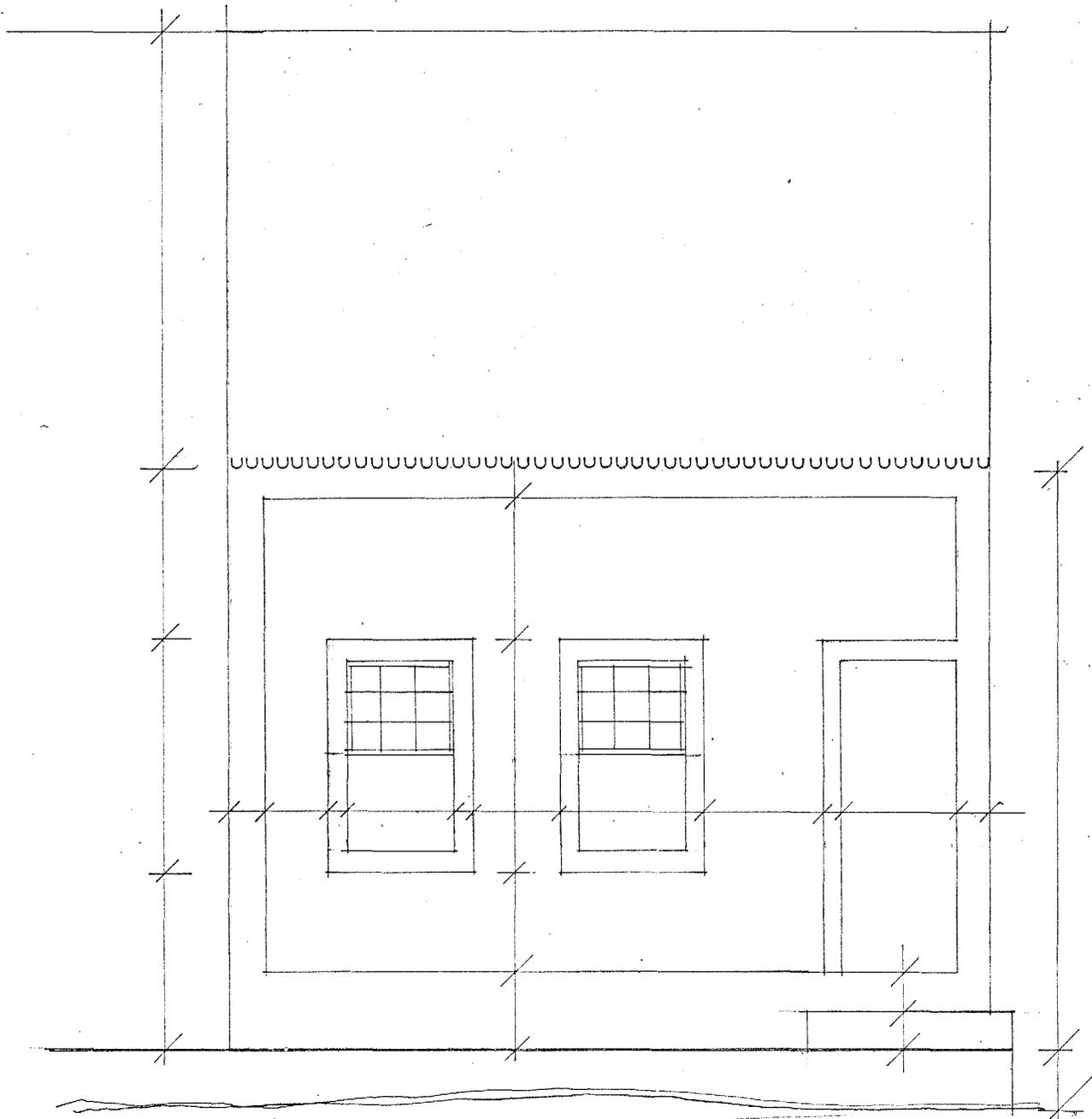




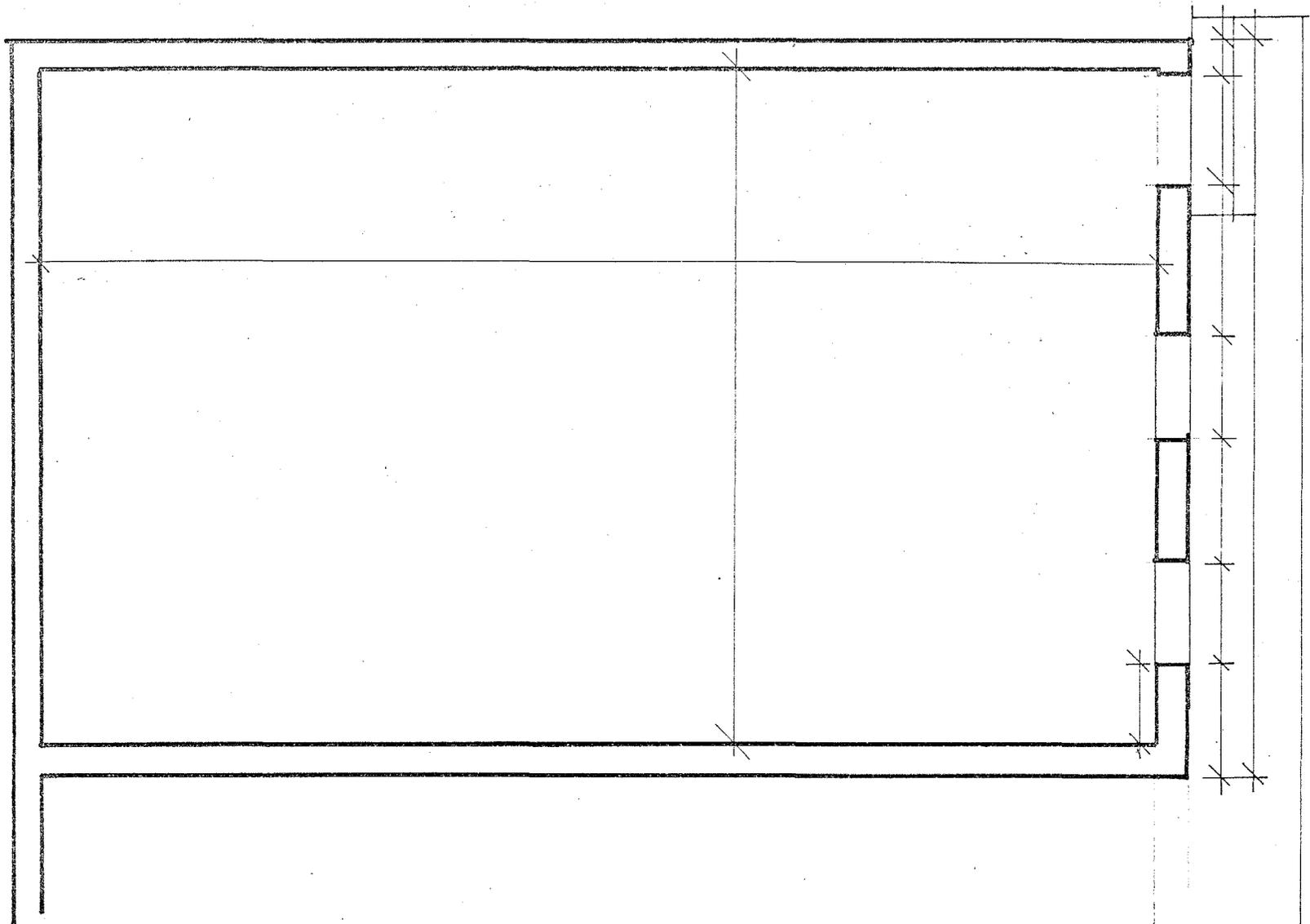


2

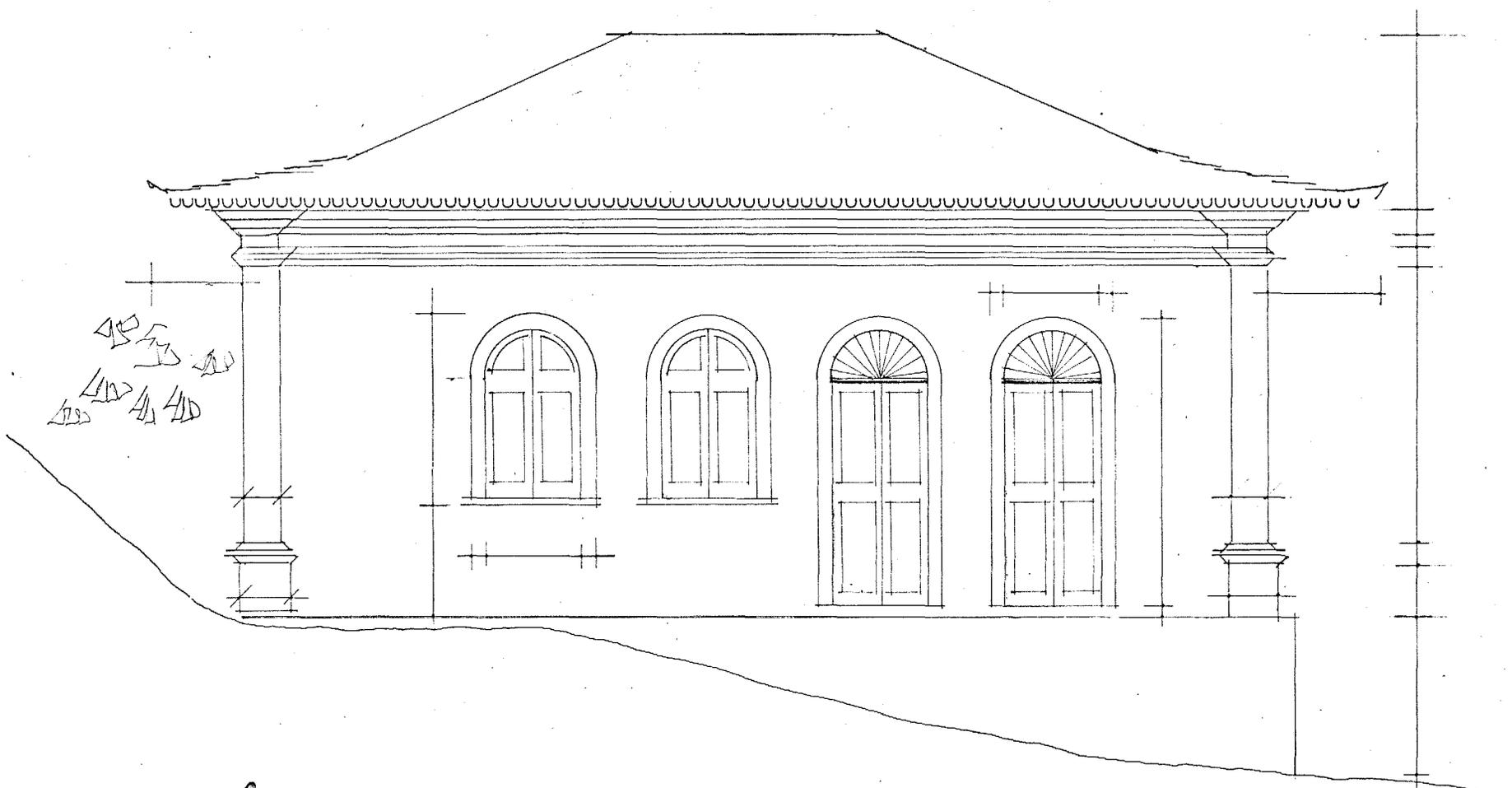




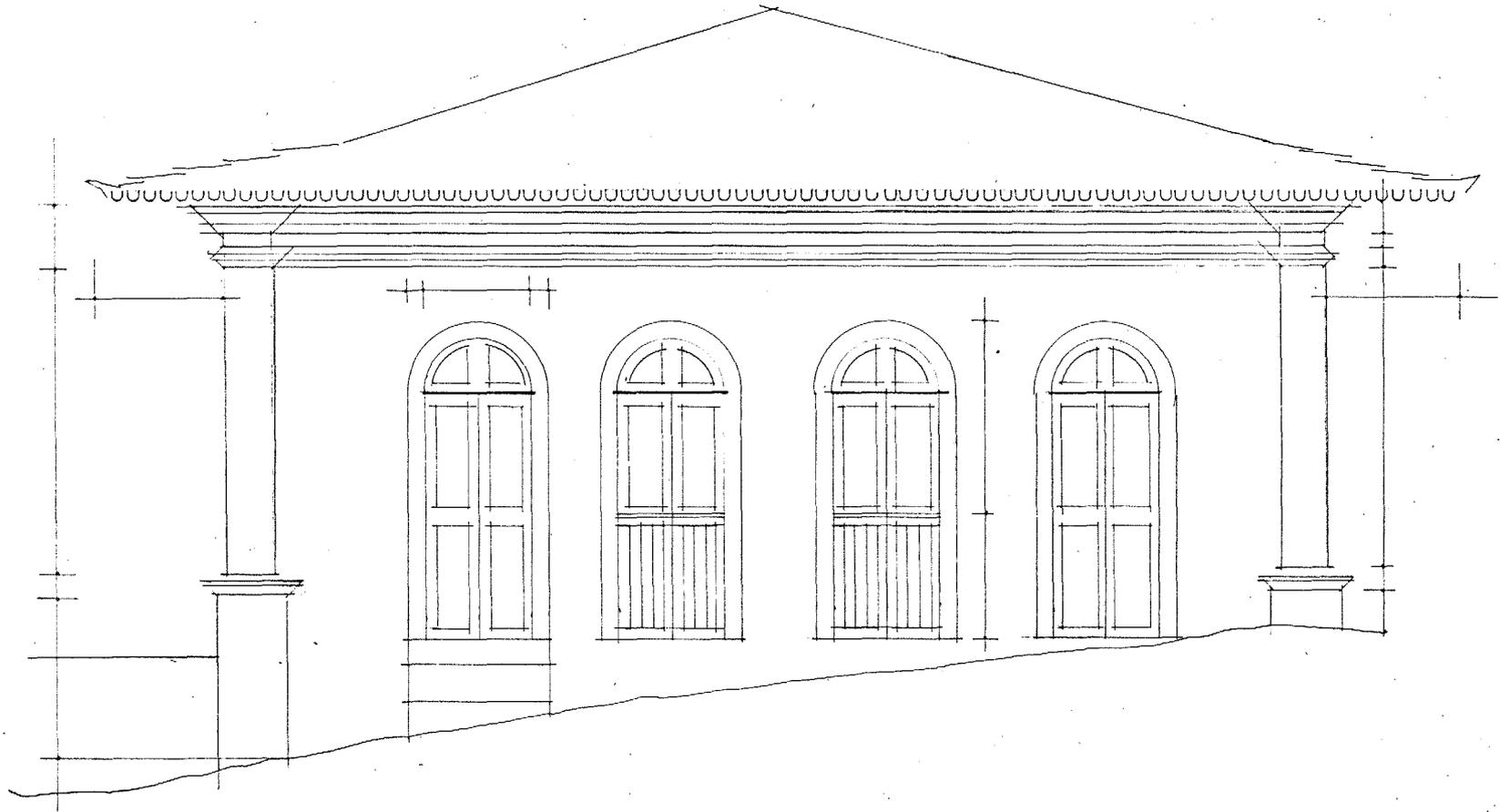
3

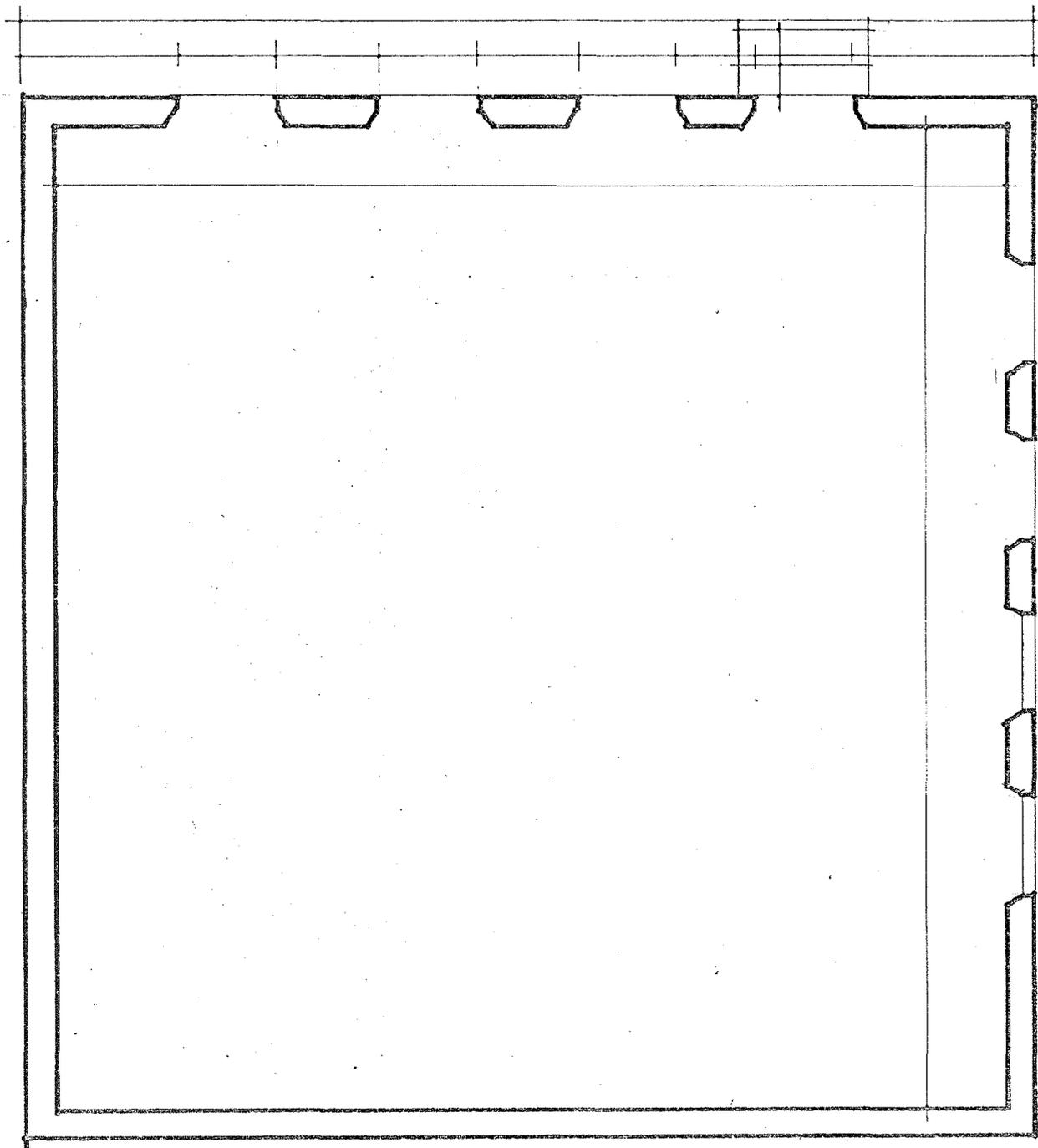


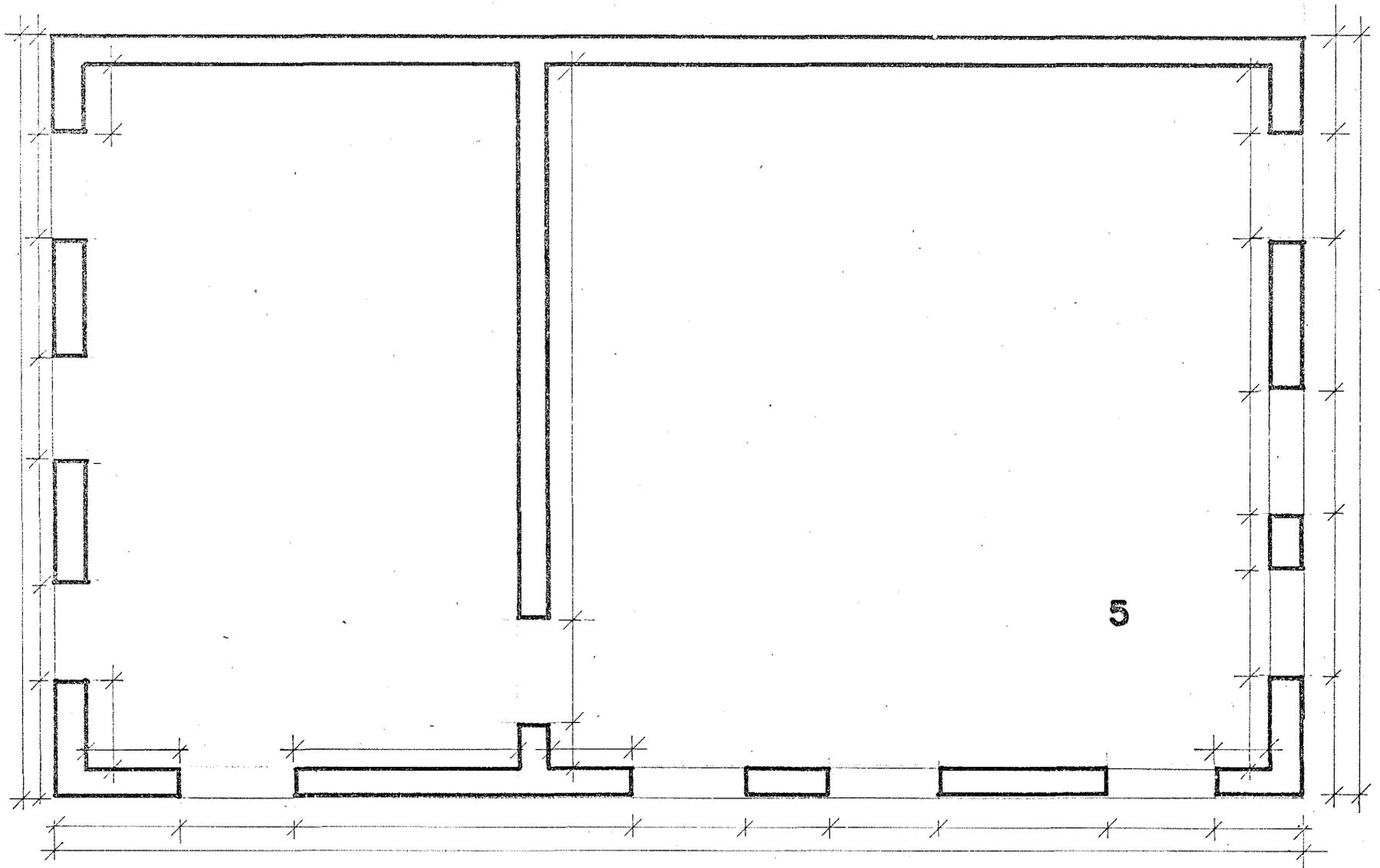
3



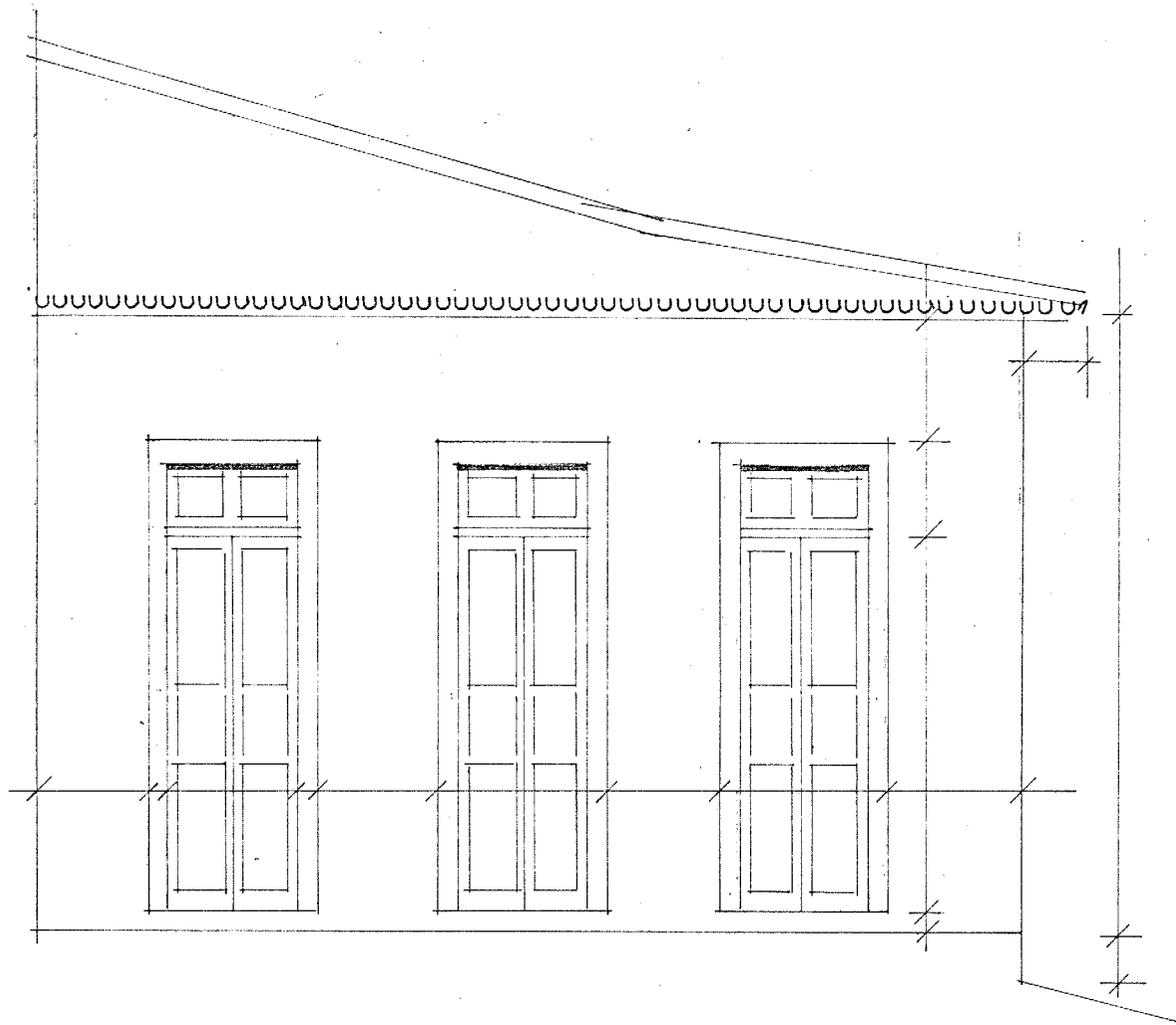
Handwritten annotations in a non-Latin script, likely indicating measurements or specifications for the architectural drawing.



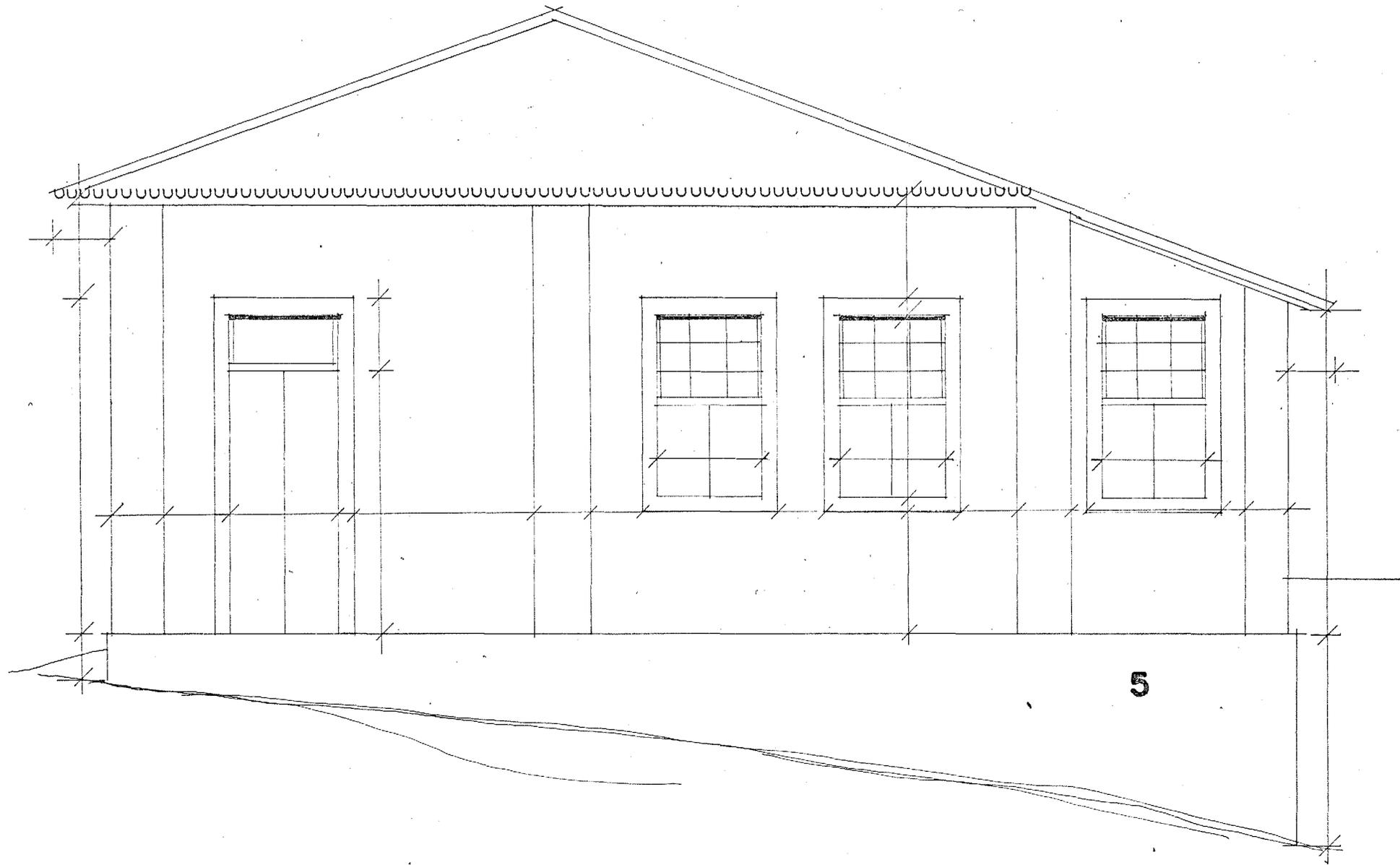


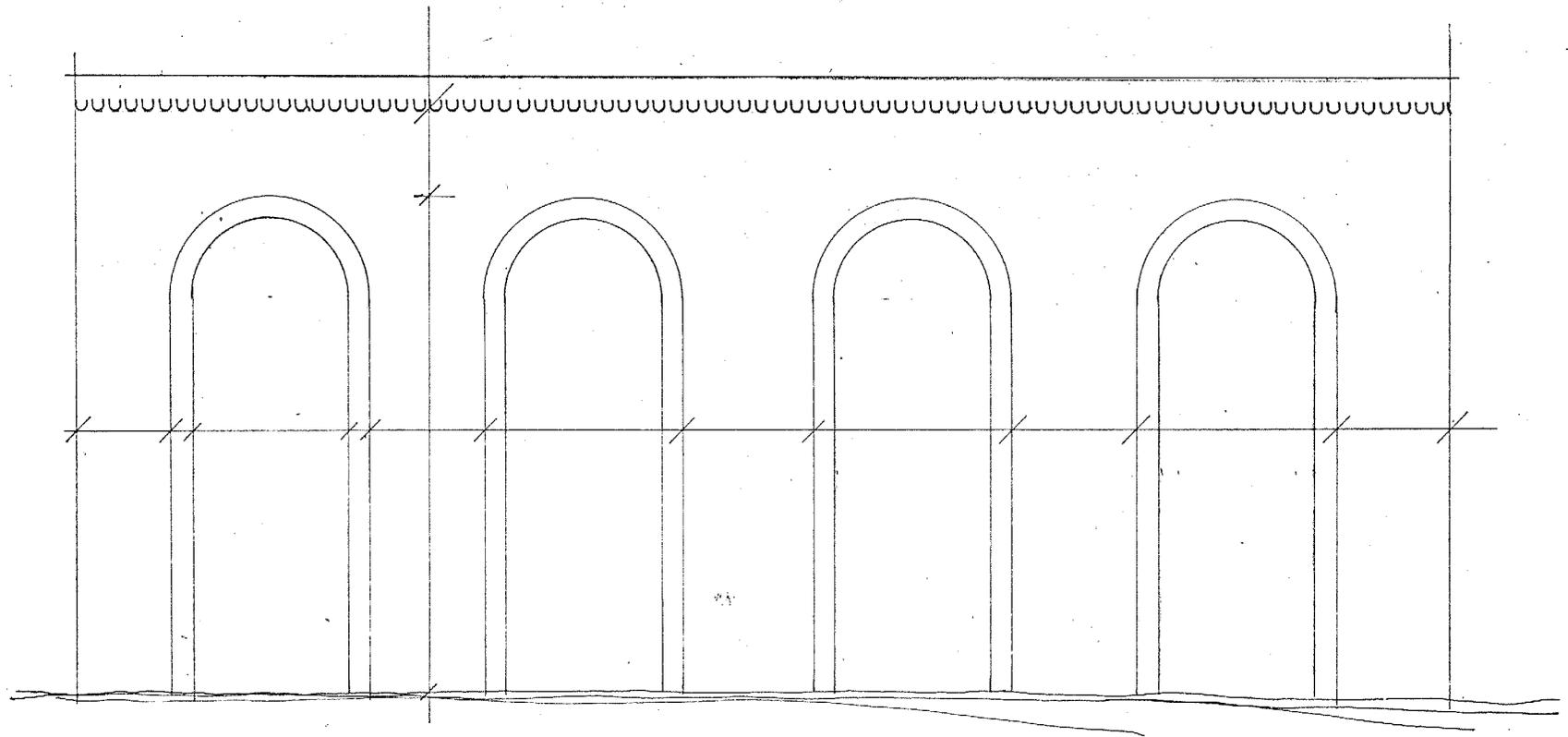


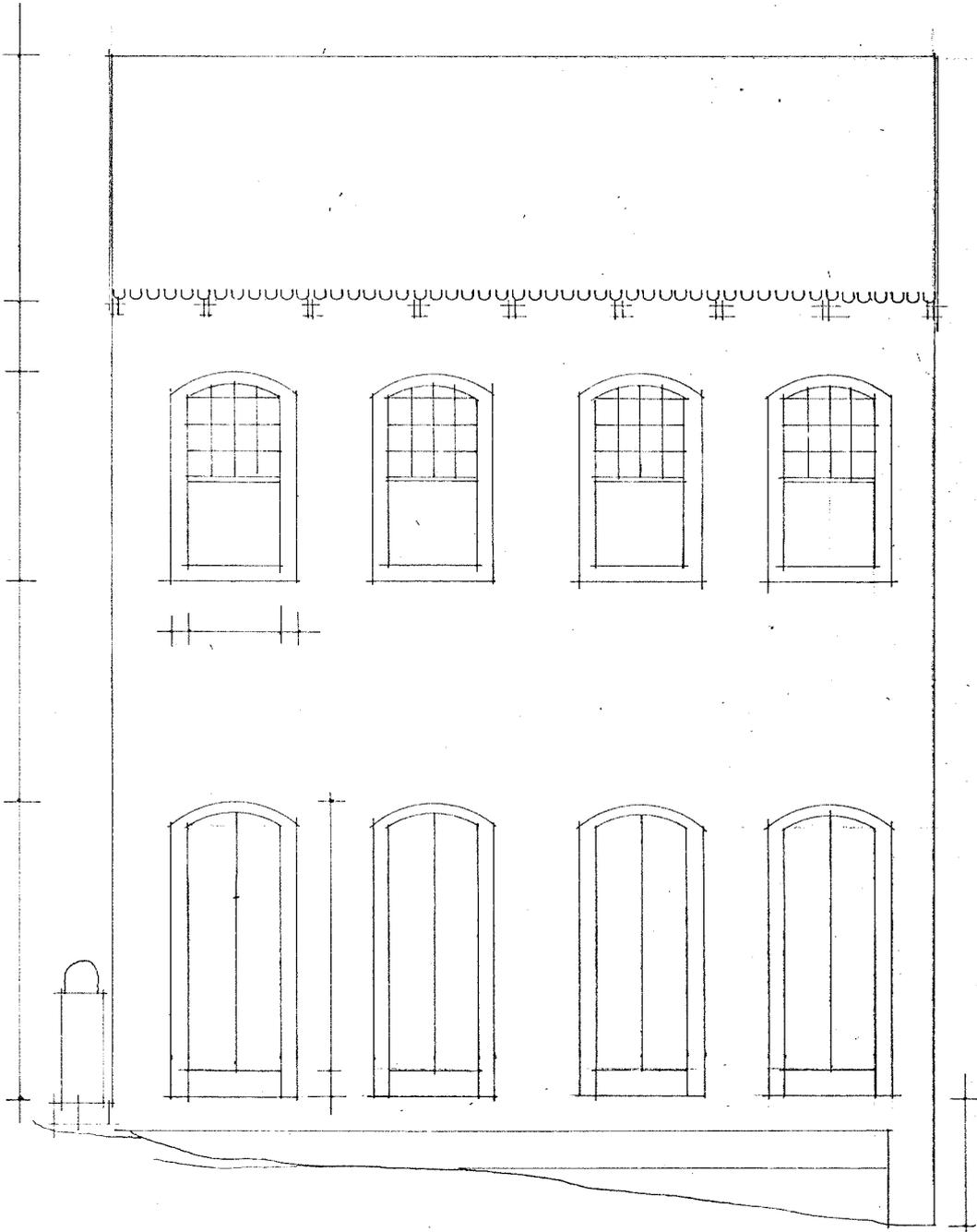
5



5

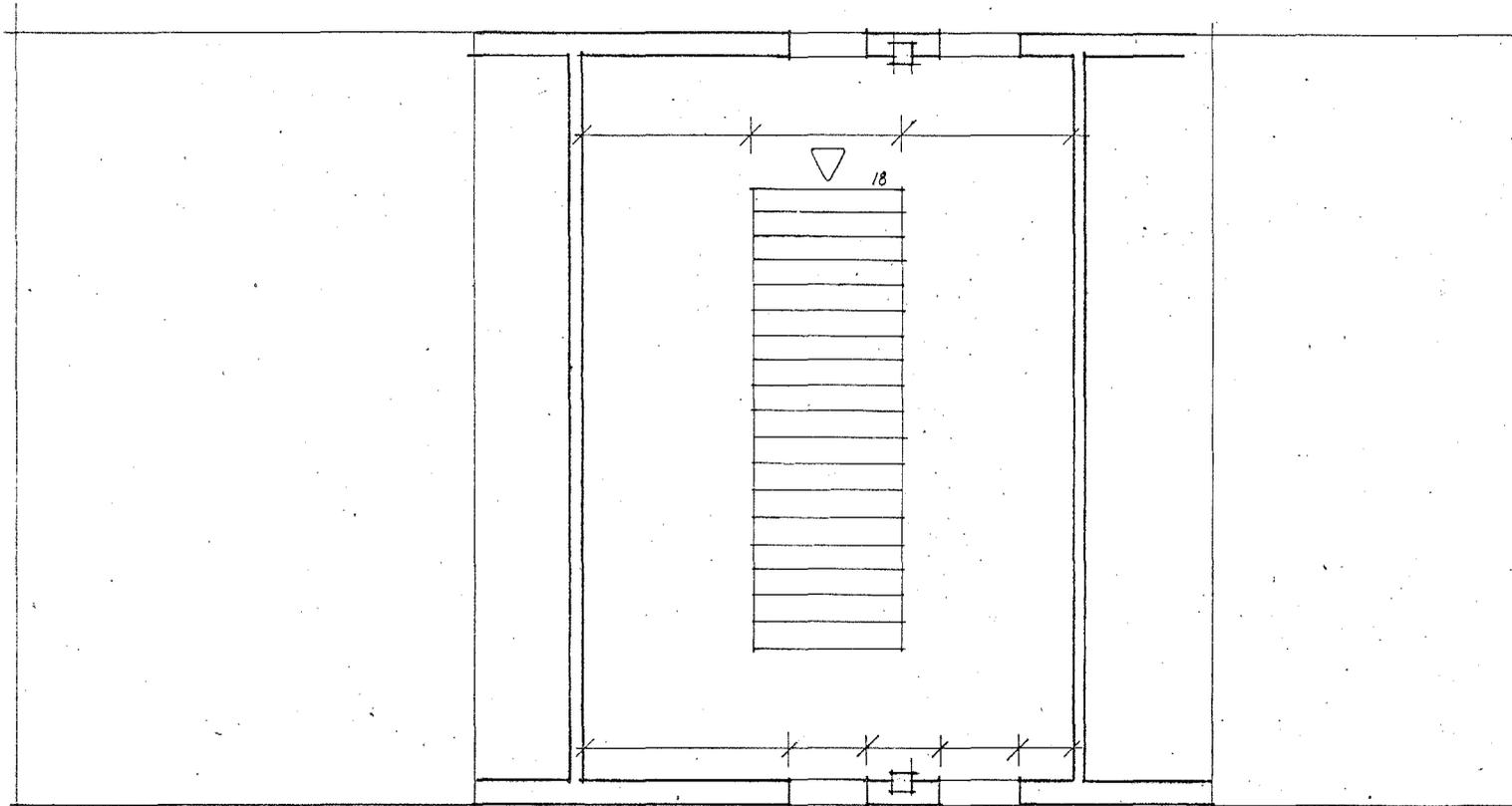


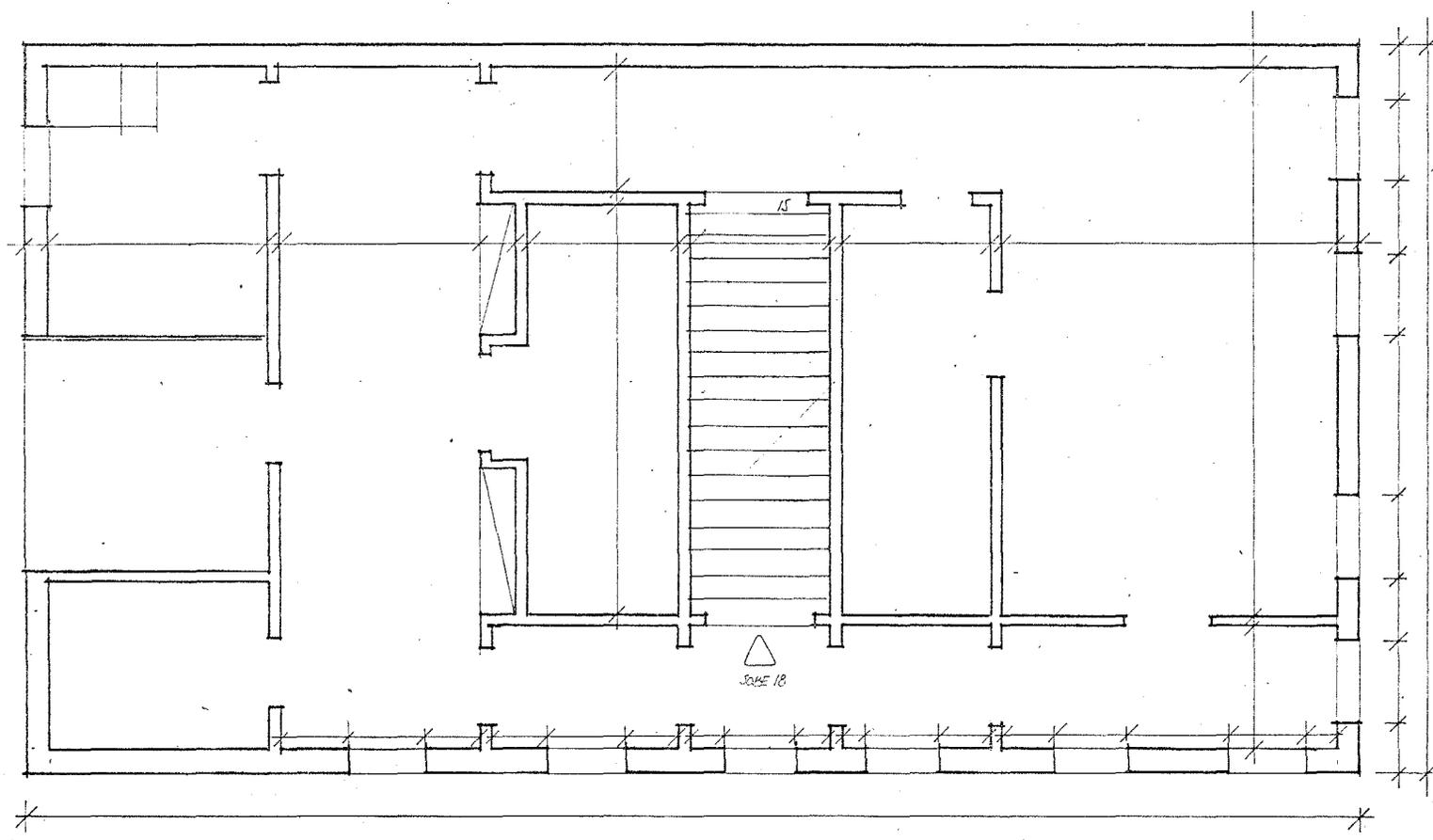


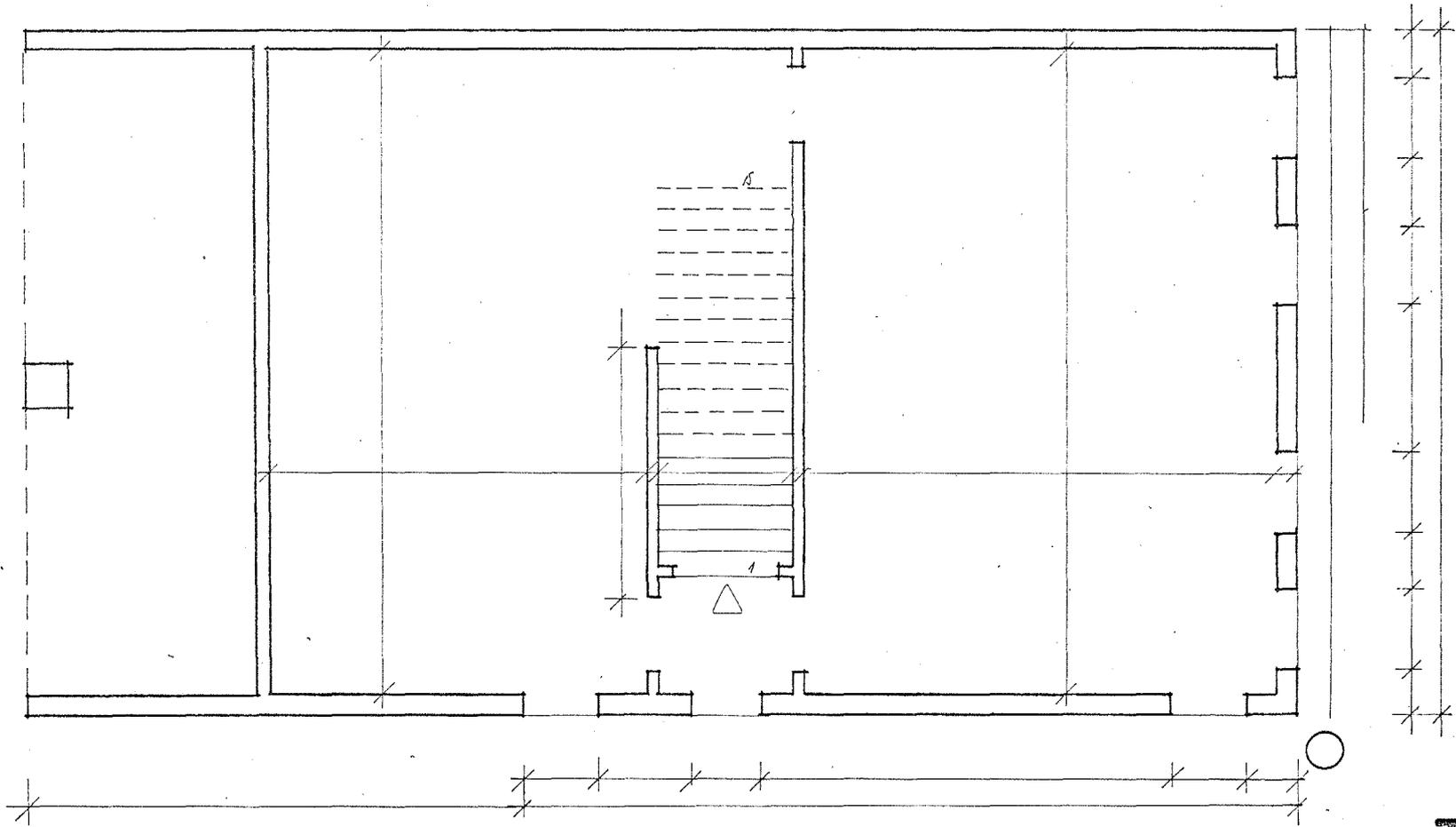


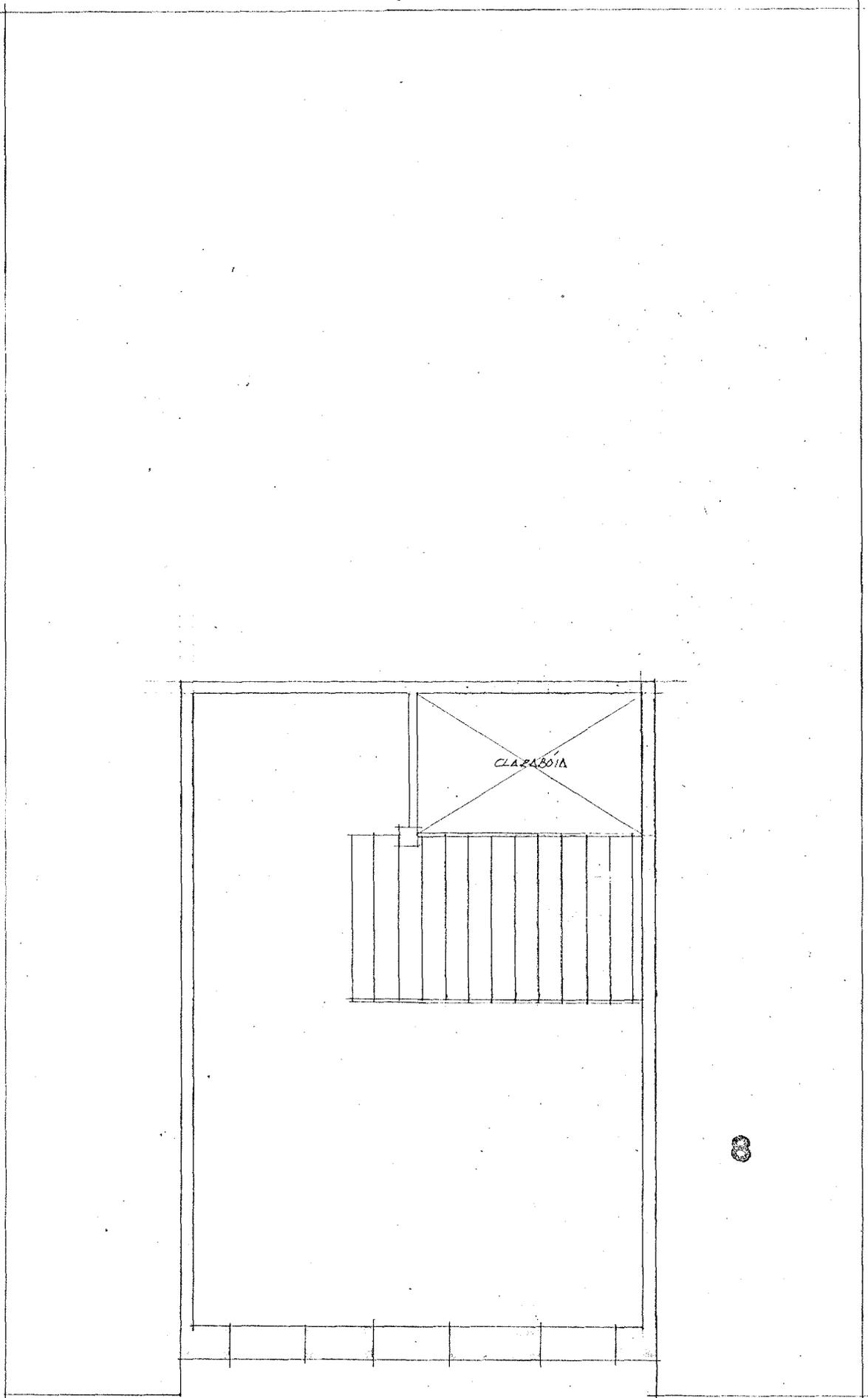


7





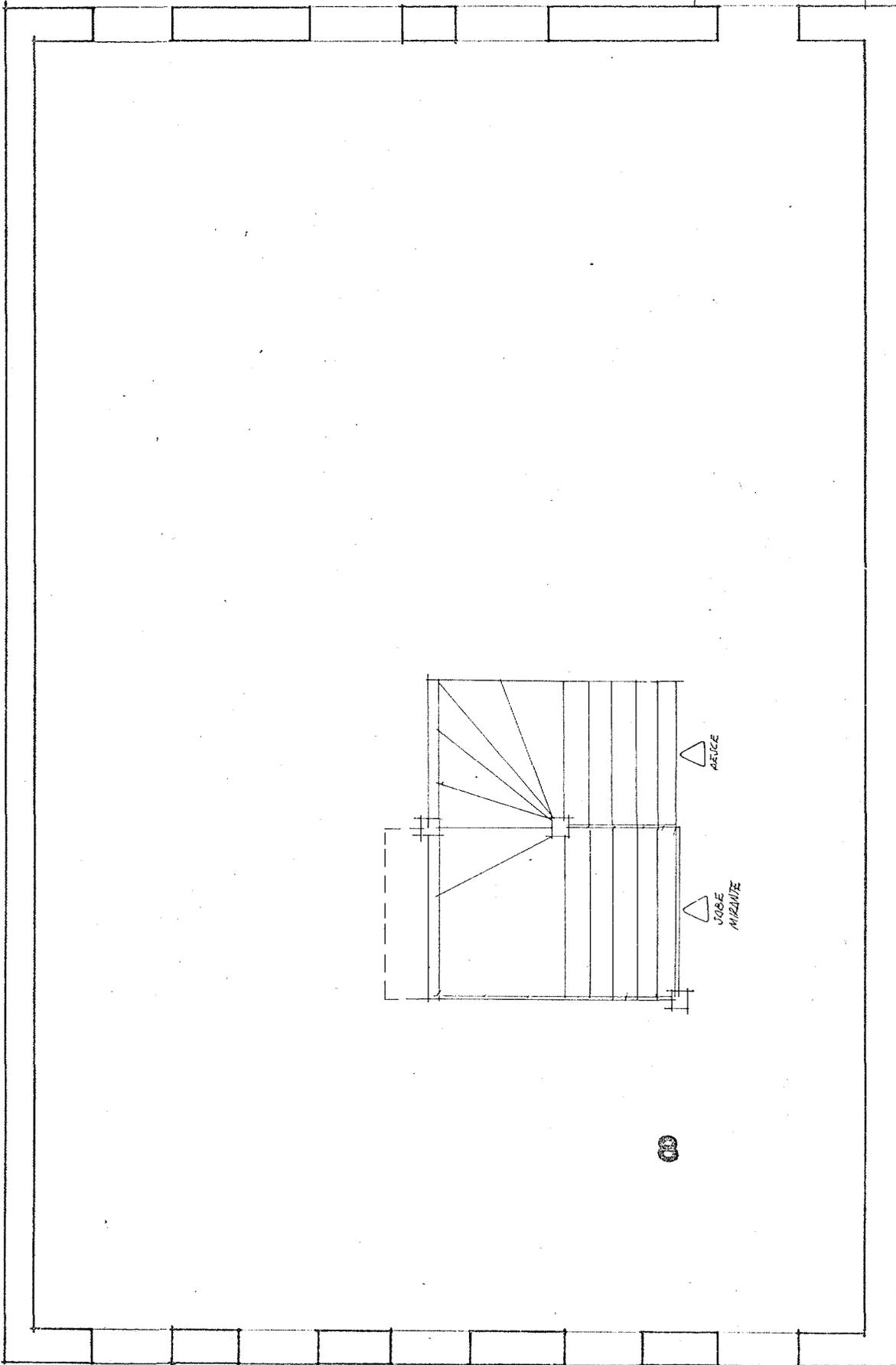




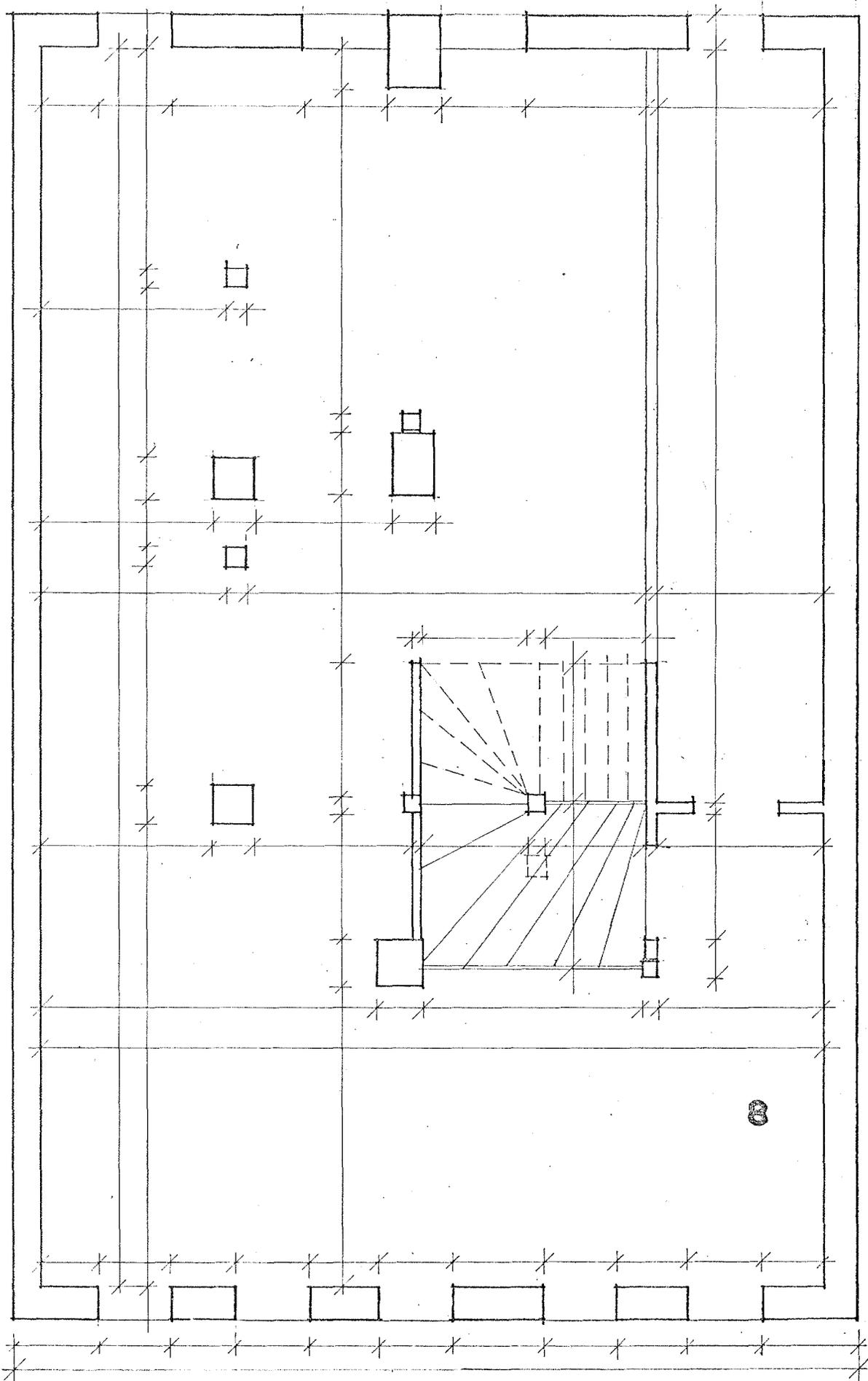
CLABOIA



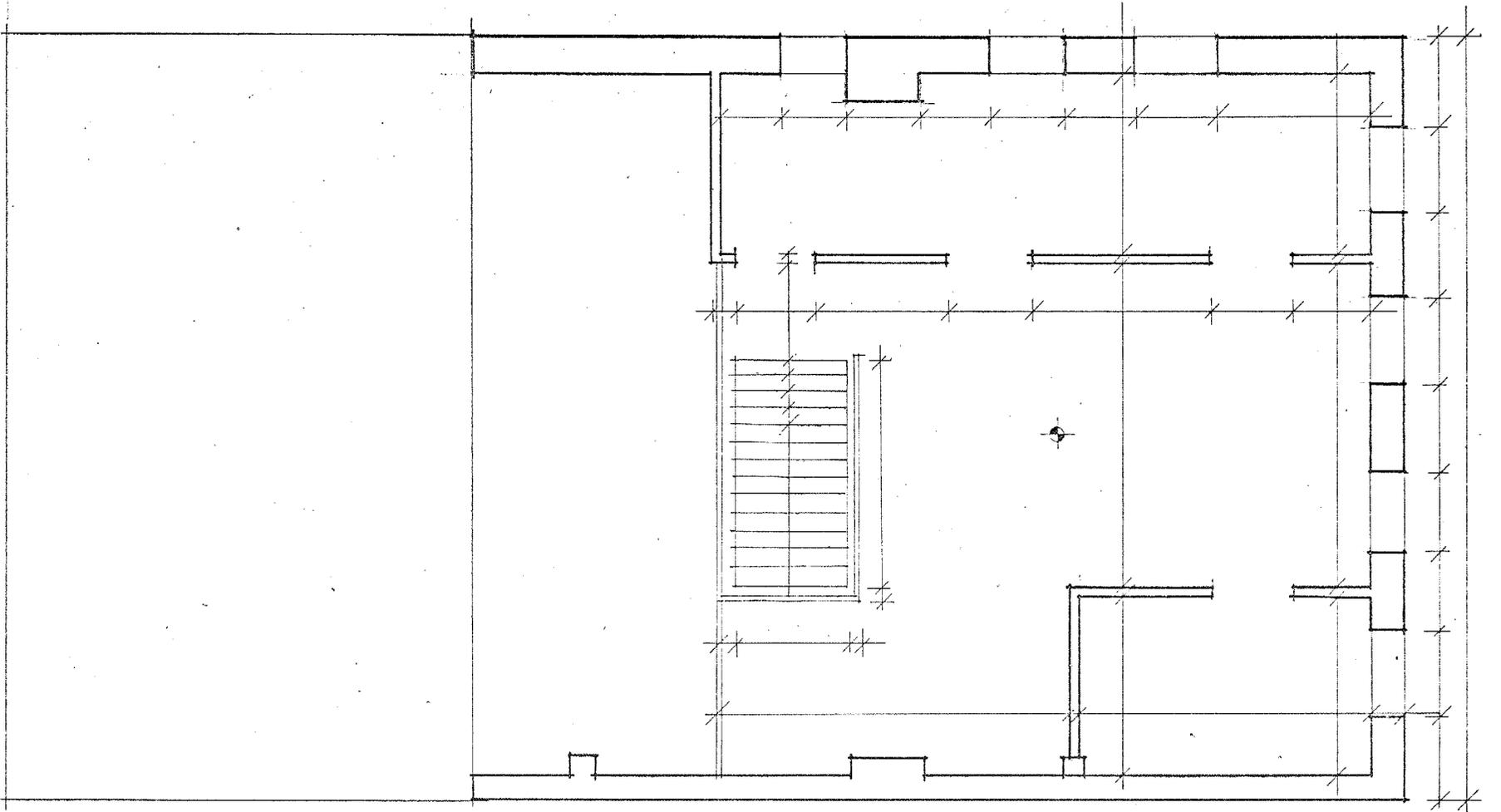
PANORAMA

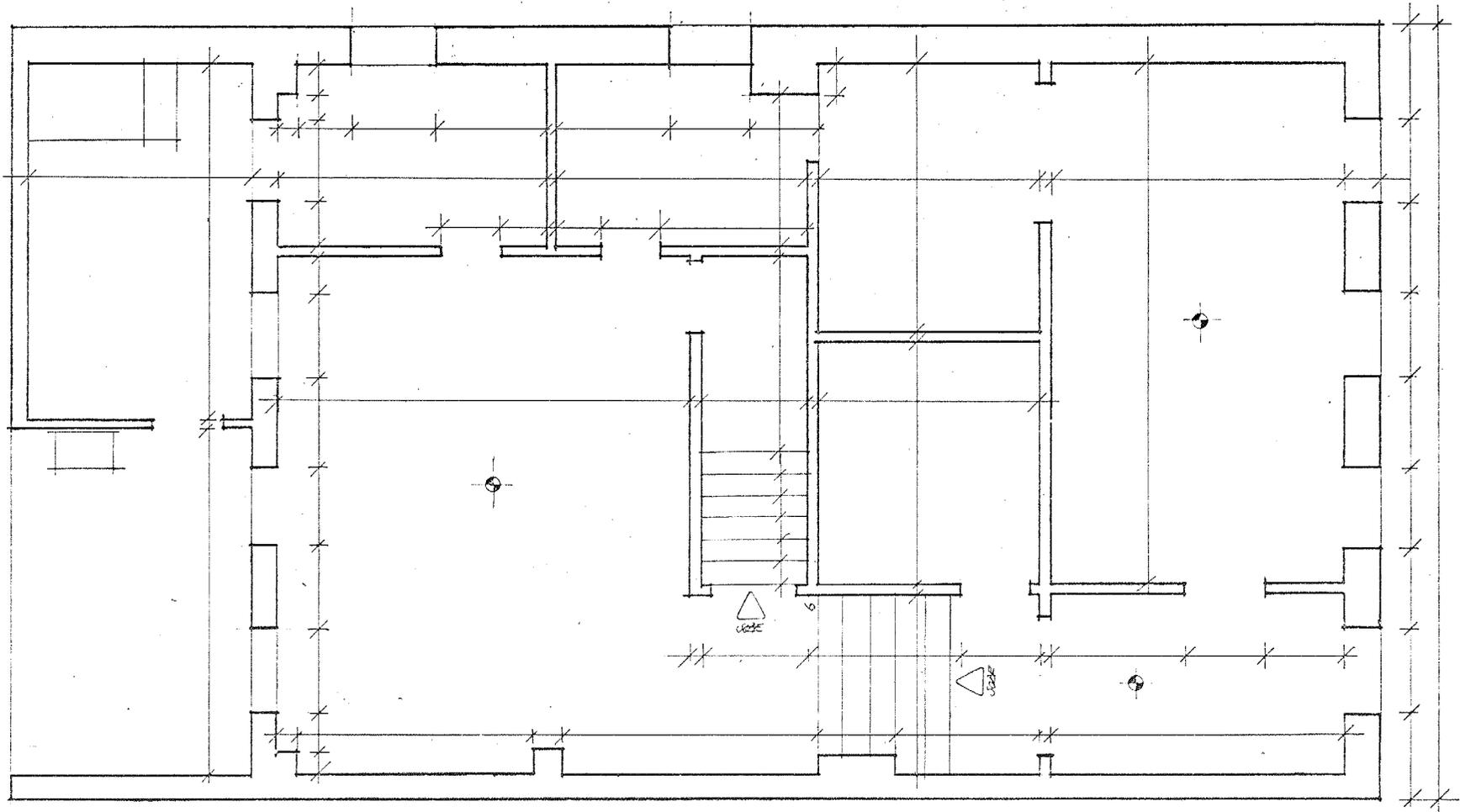




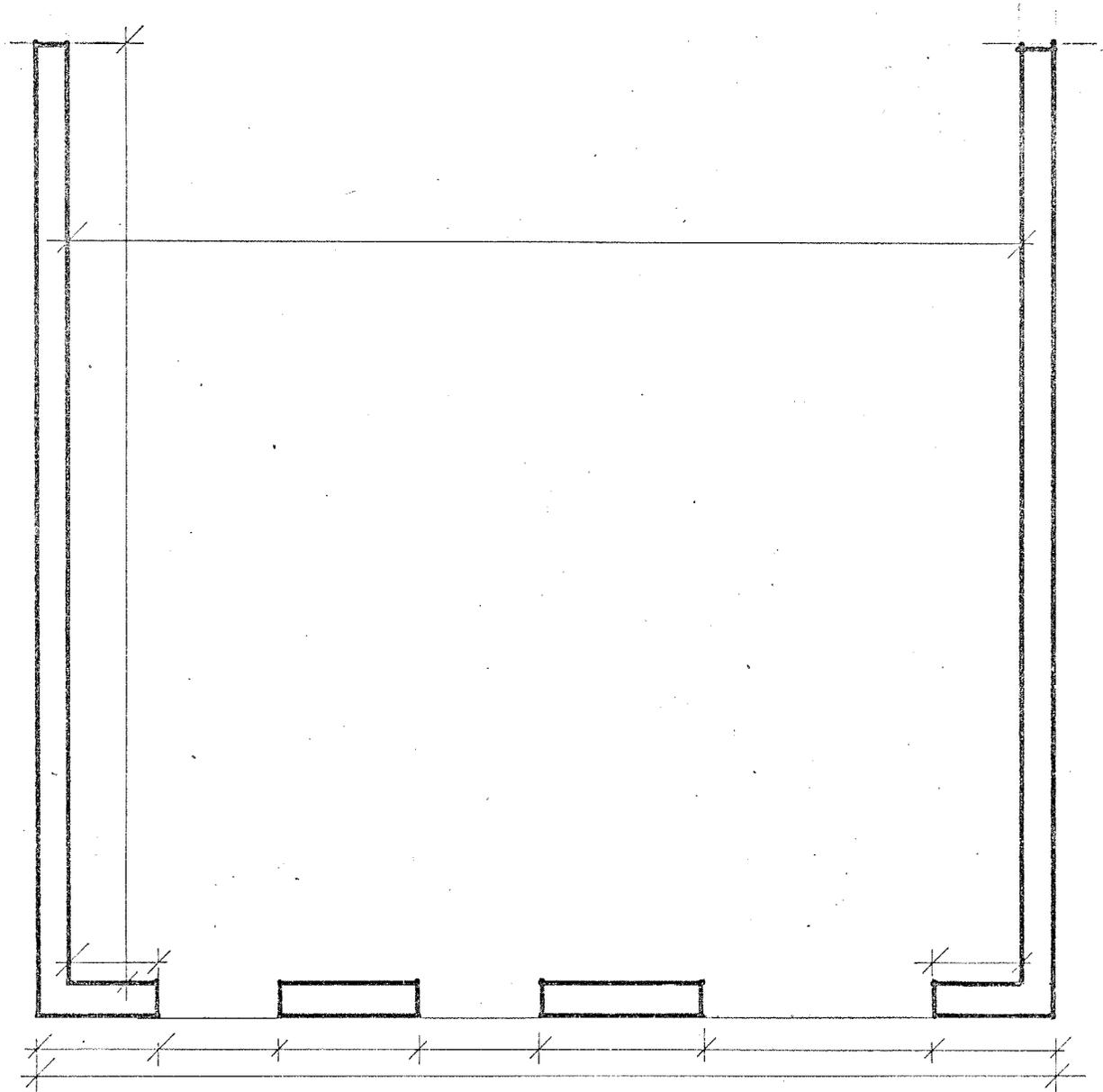


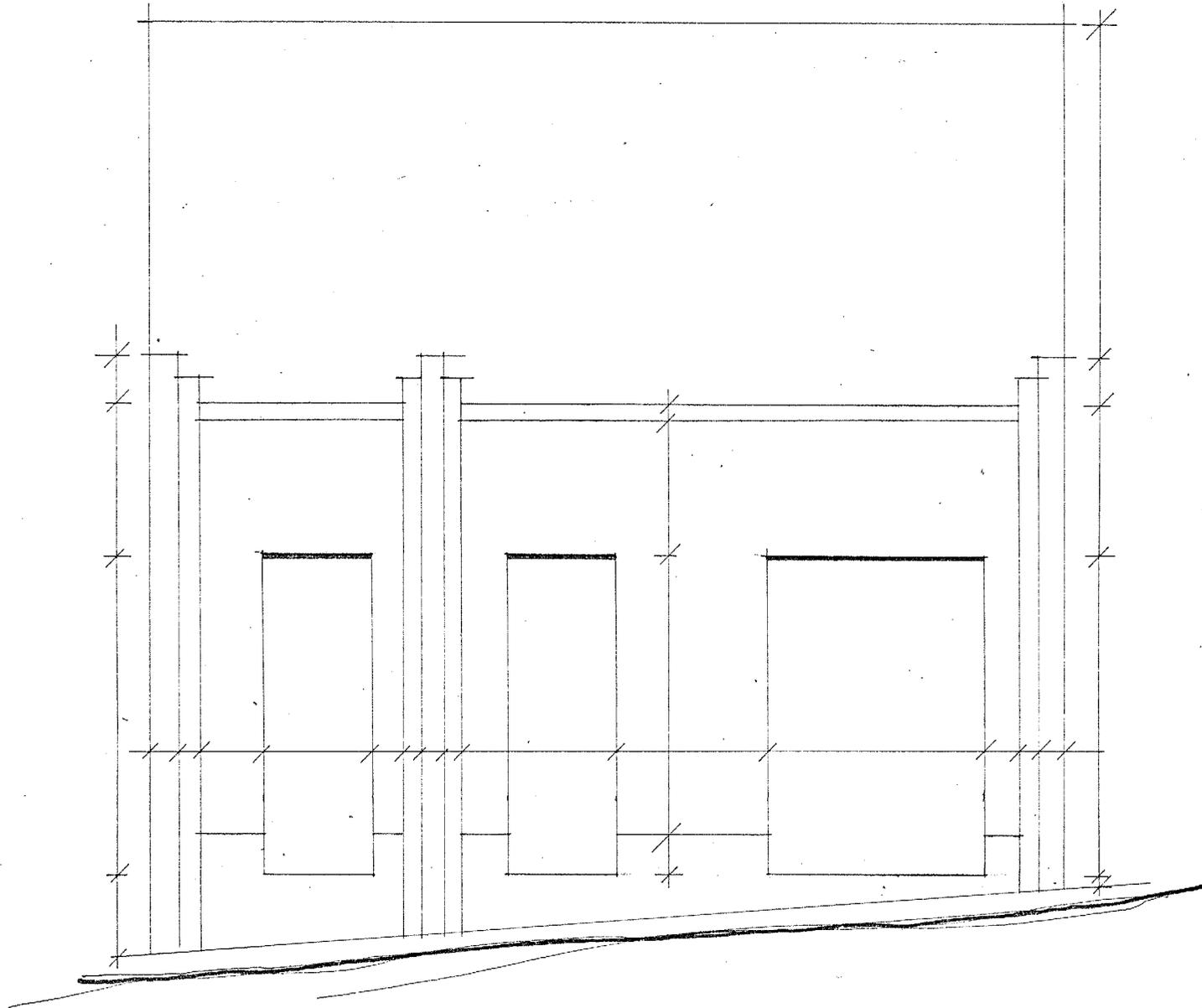
3

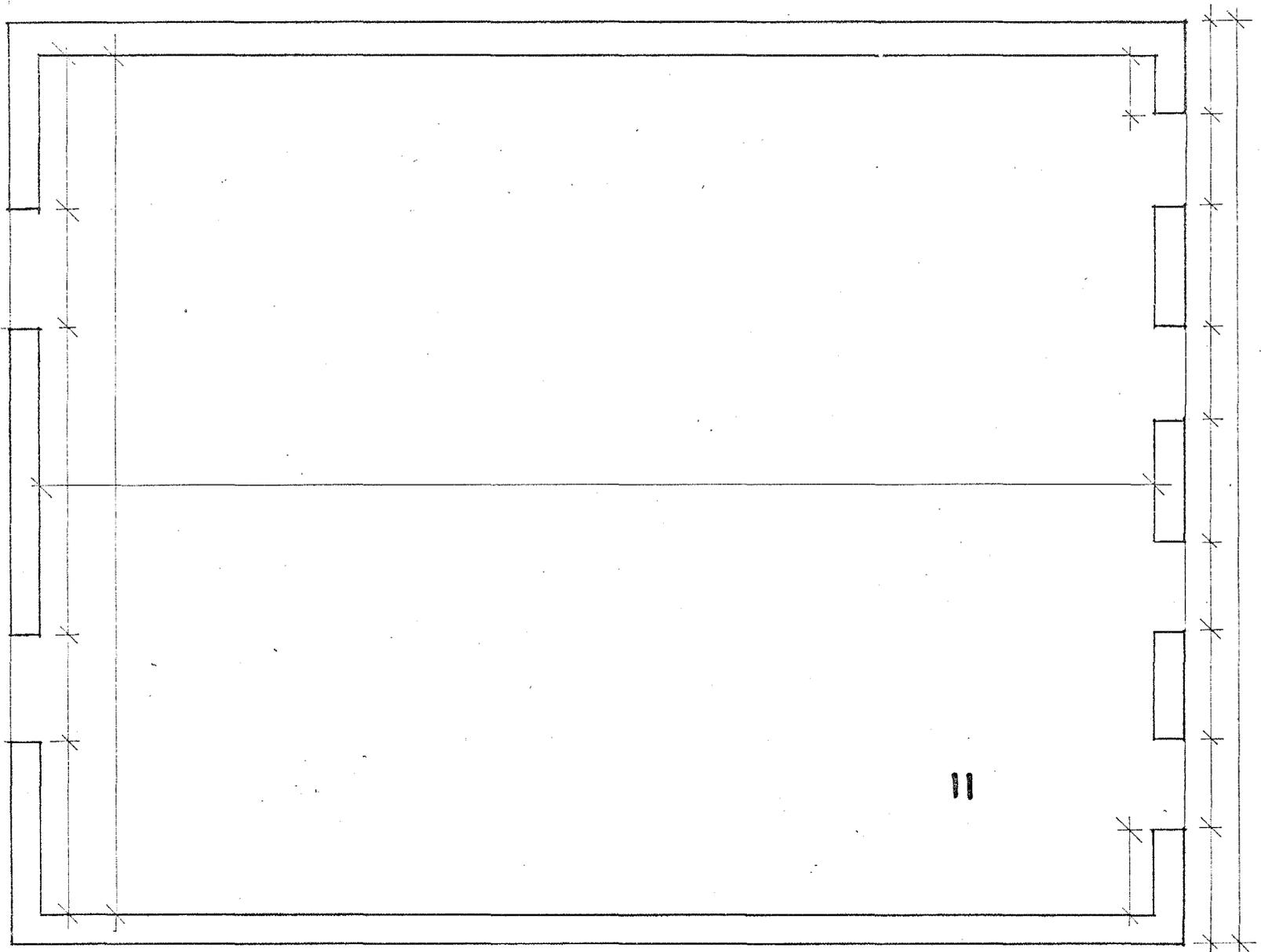


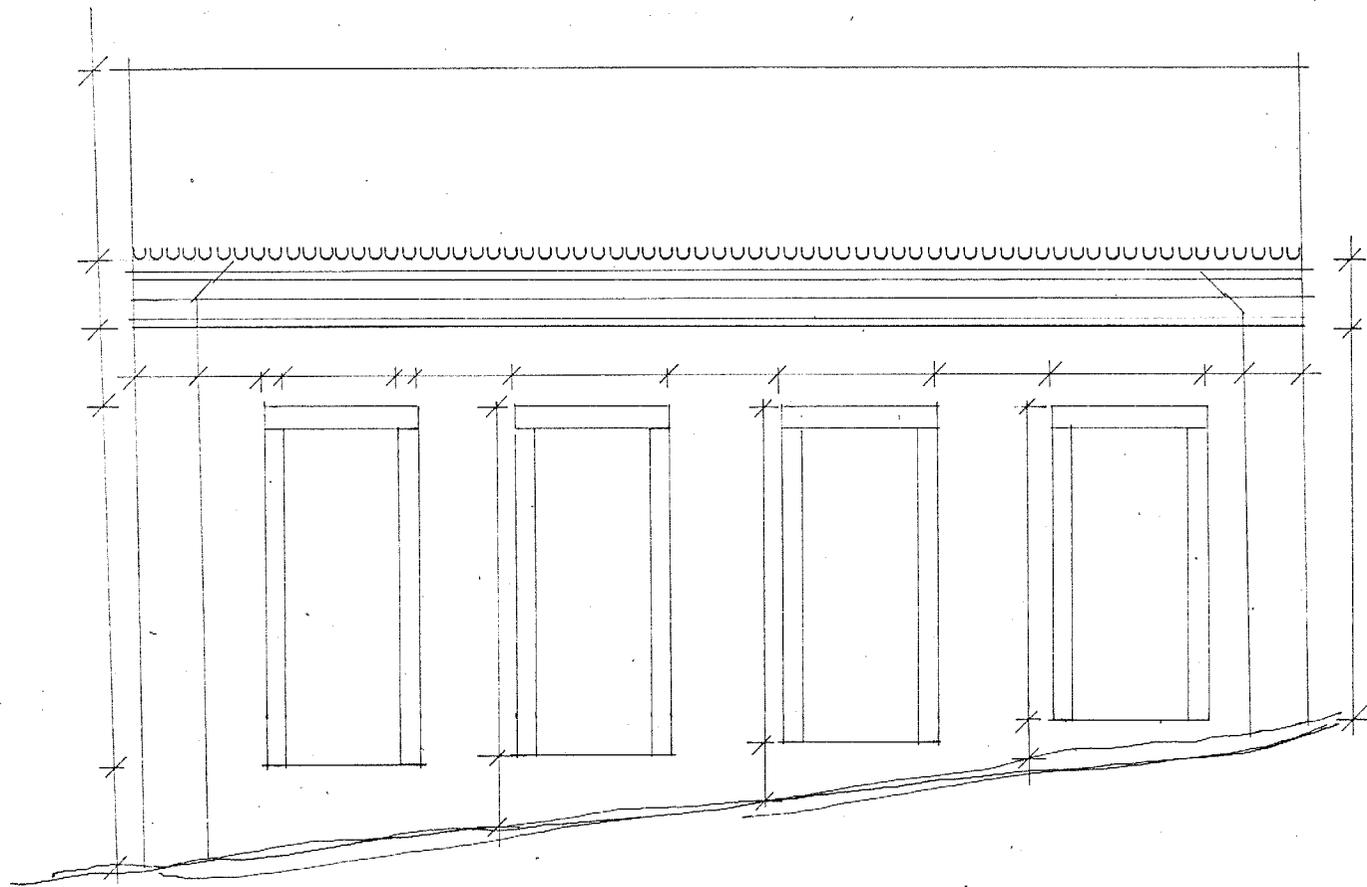




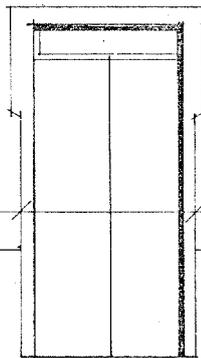
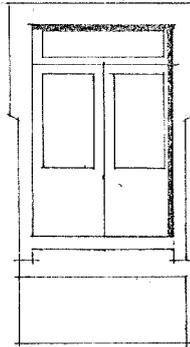
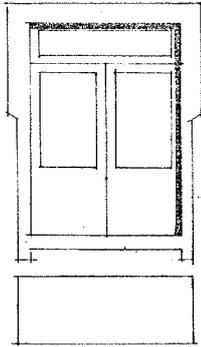
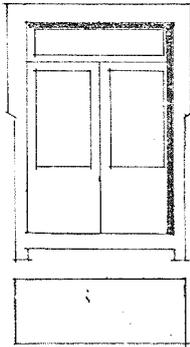


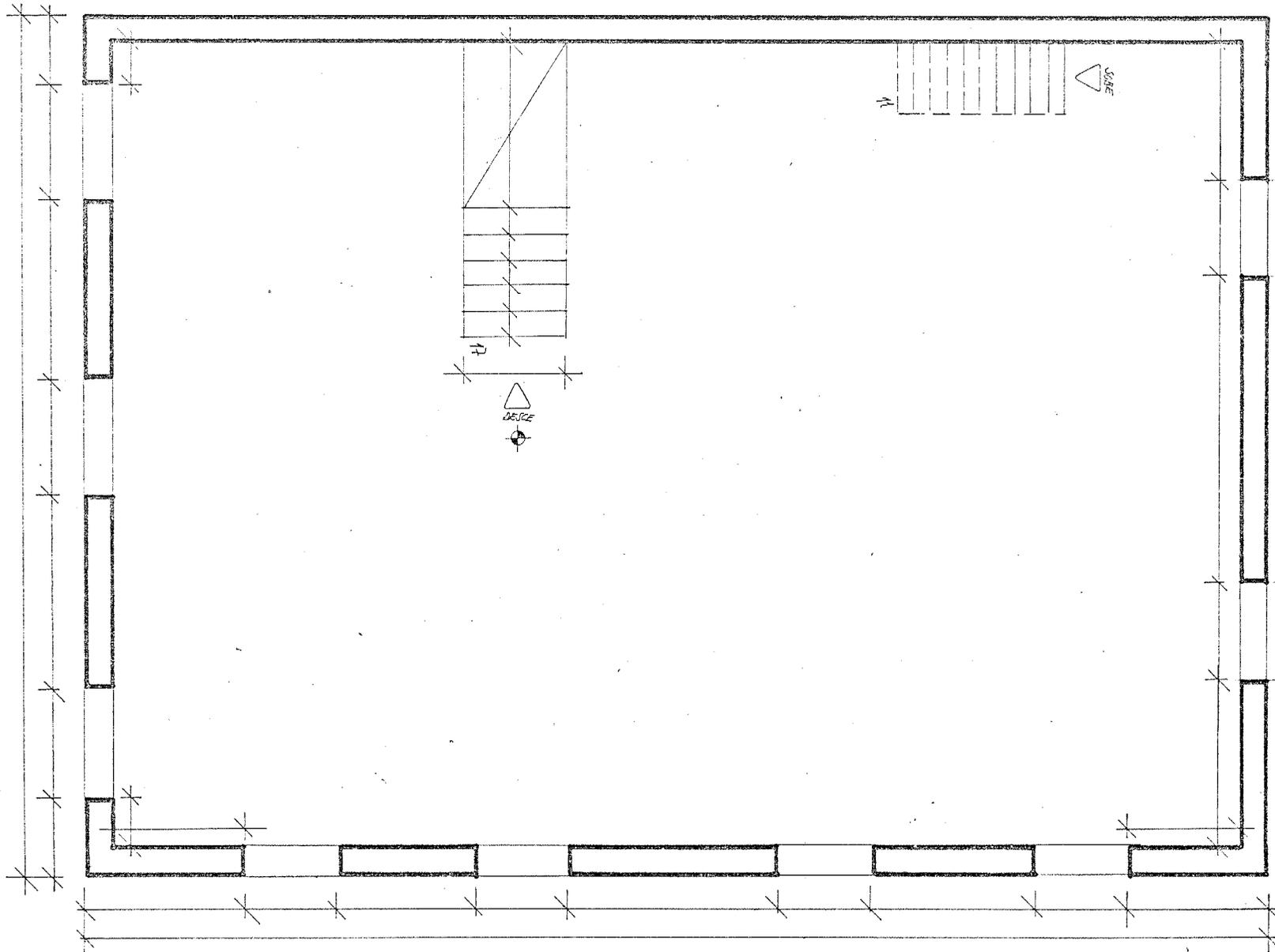




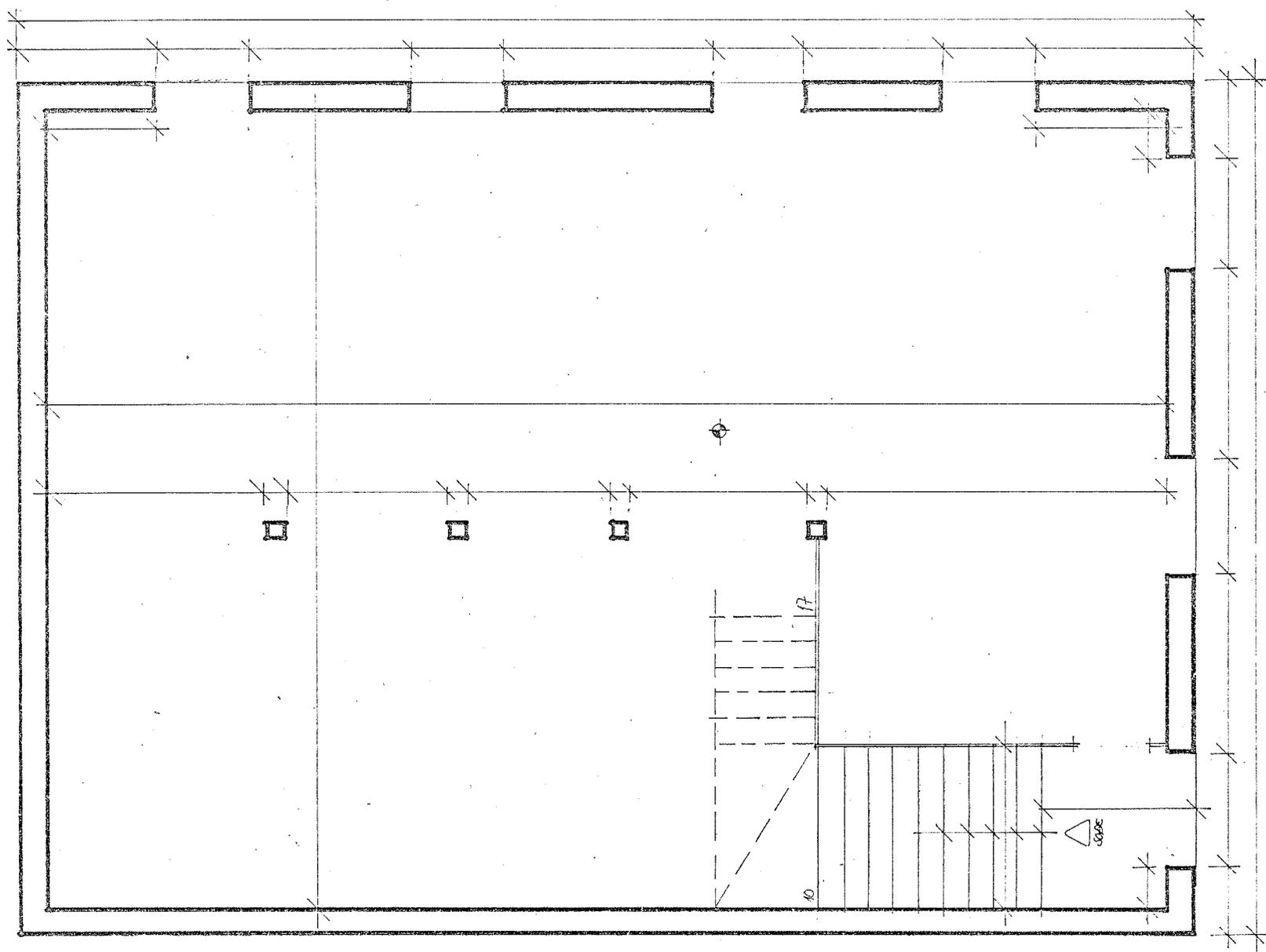


1935

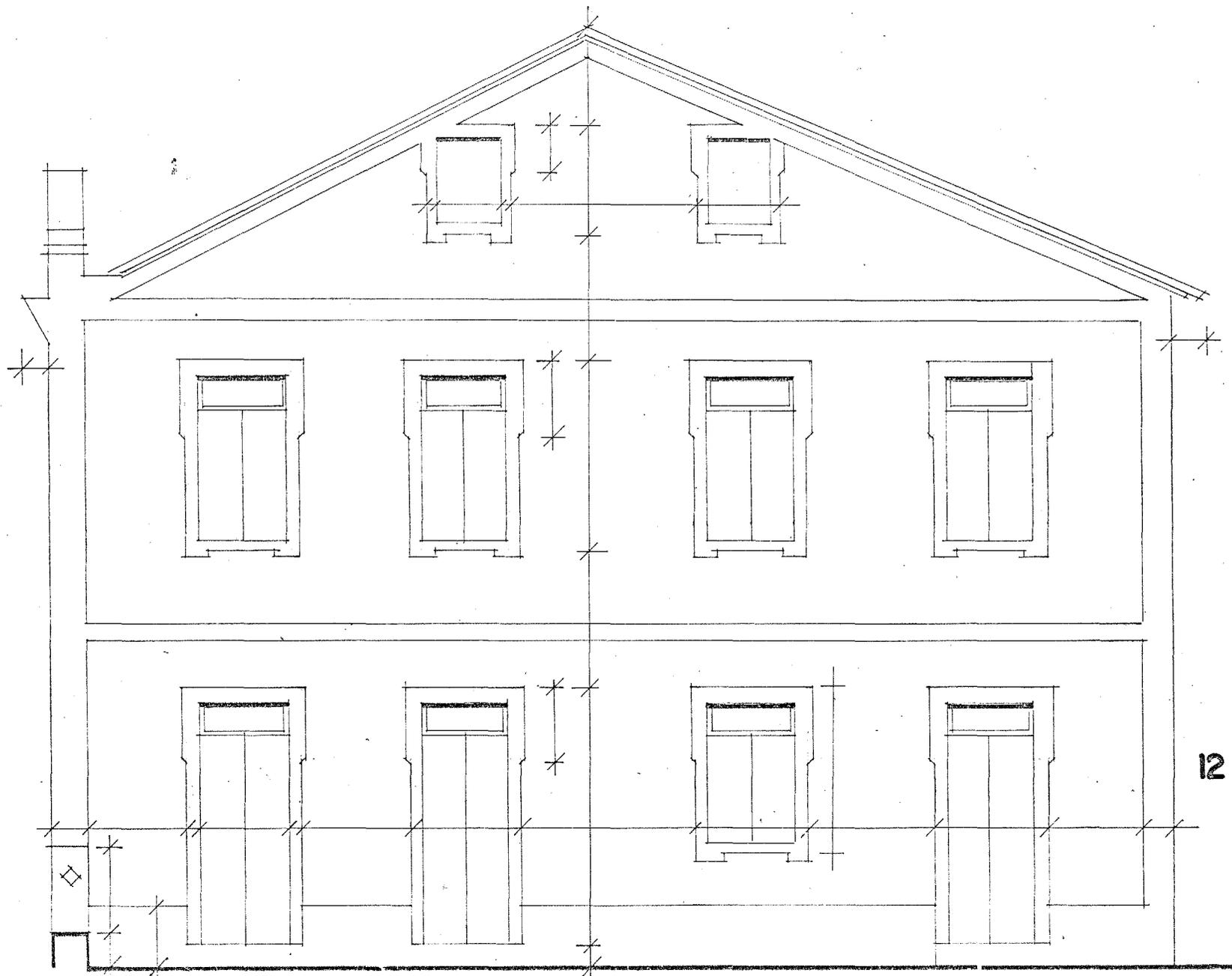




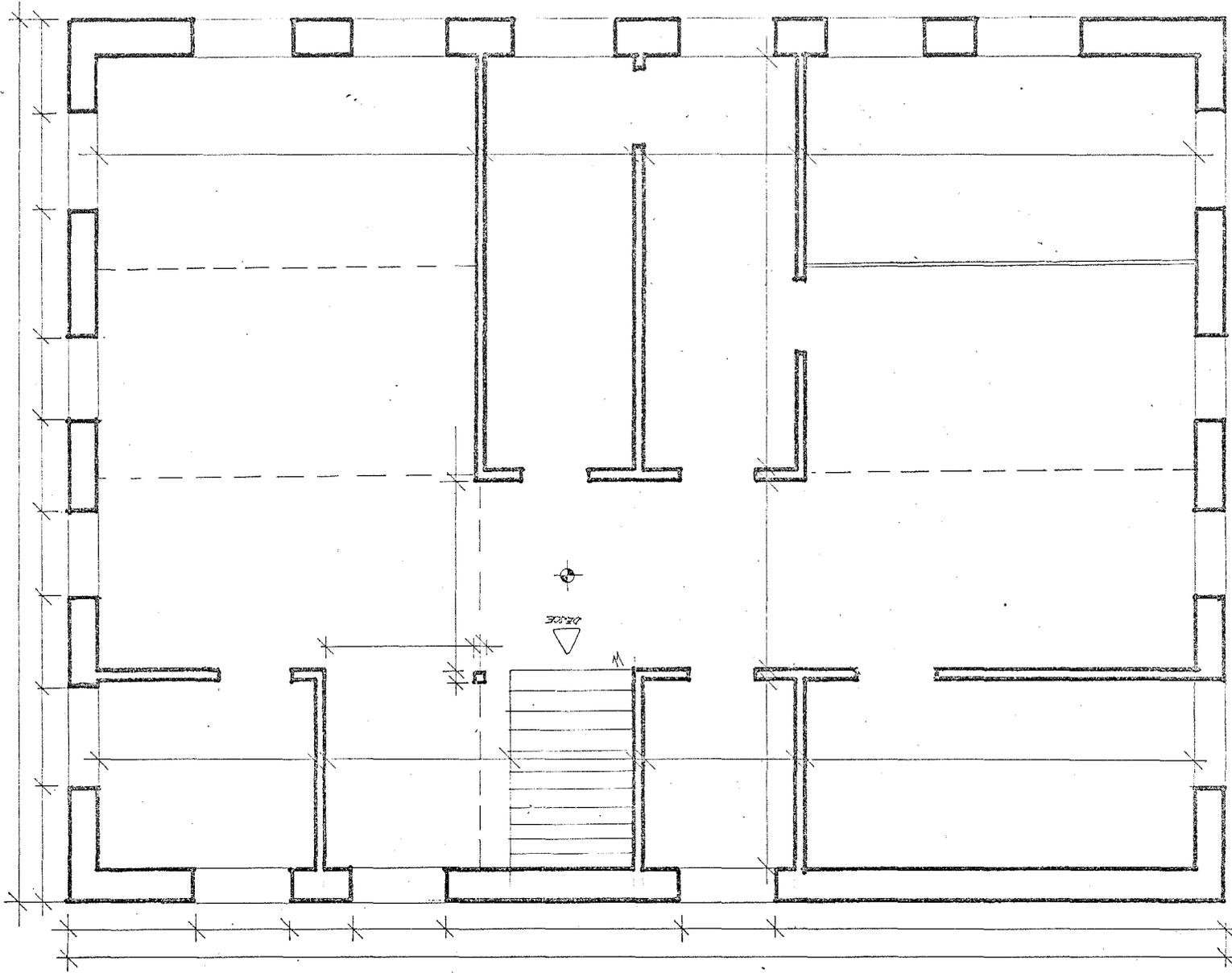
12

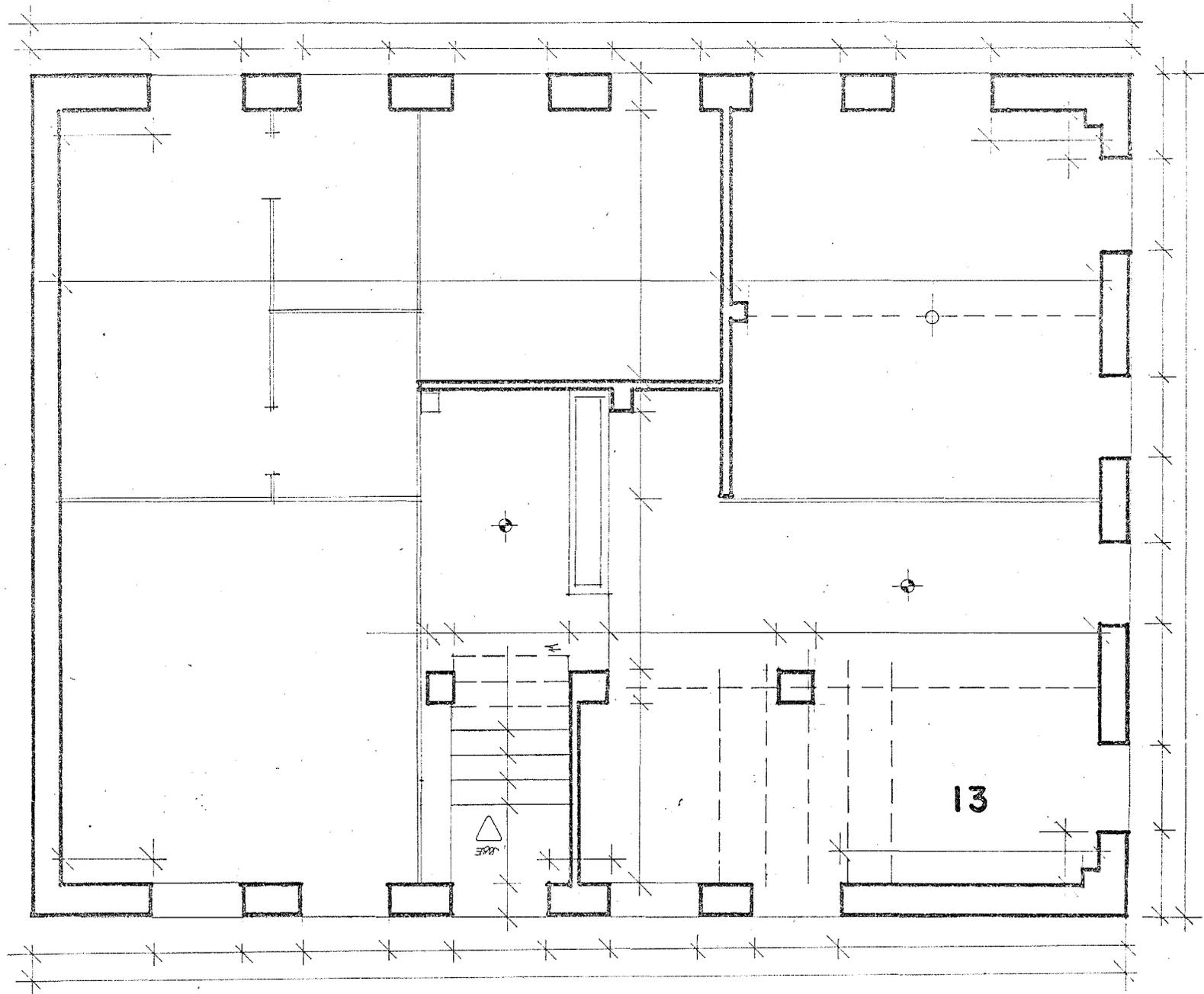


12



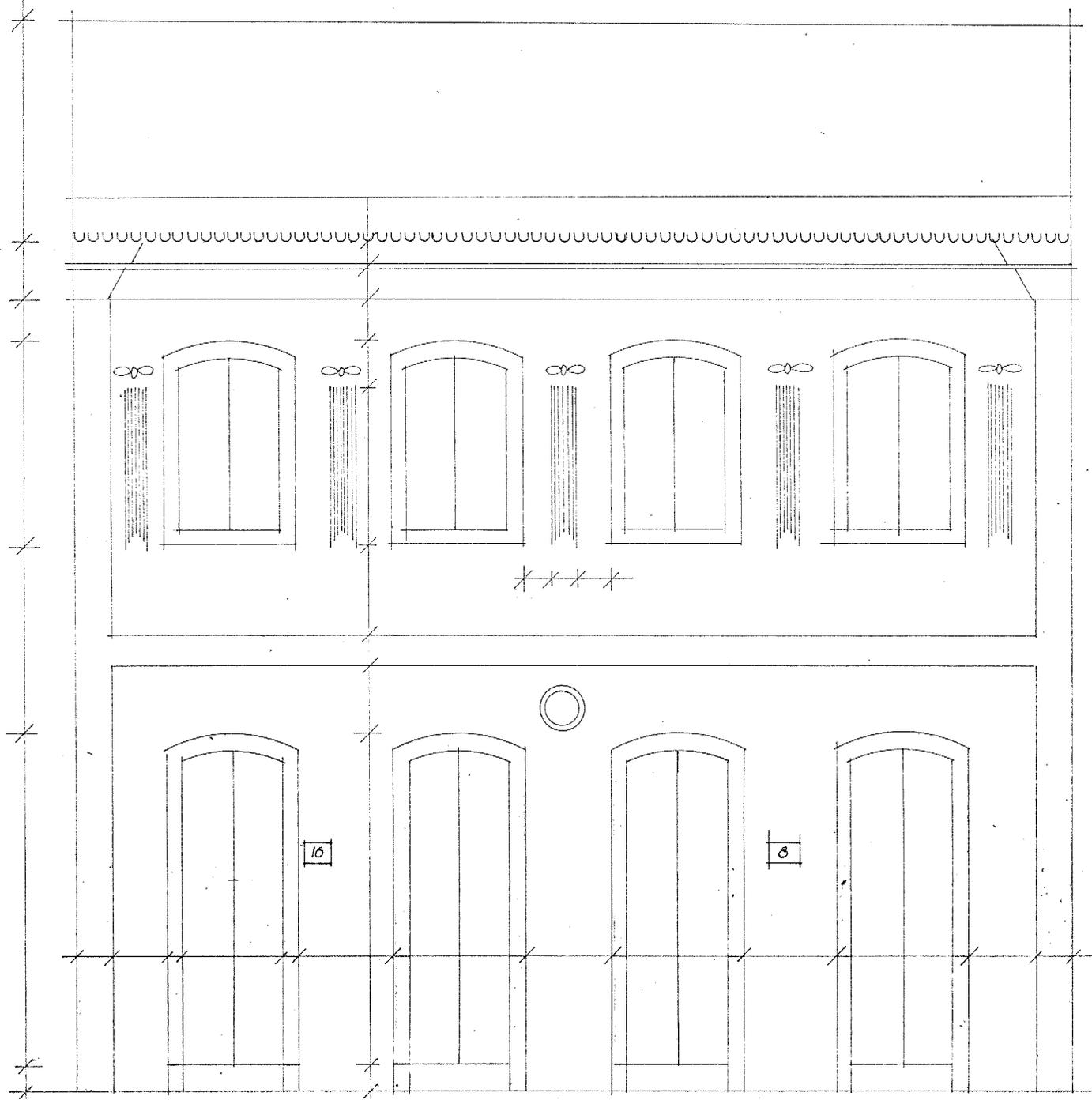
12

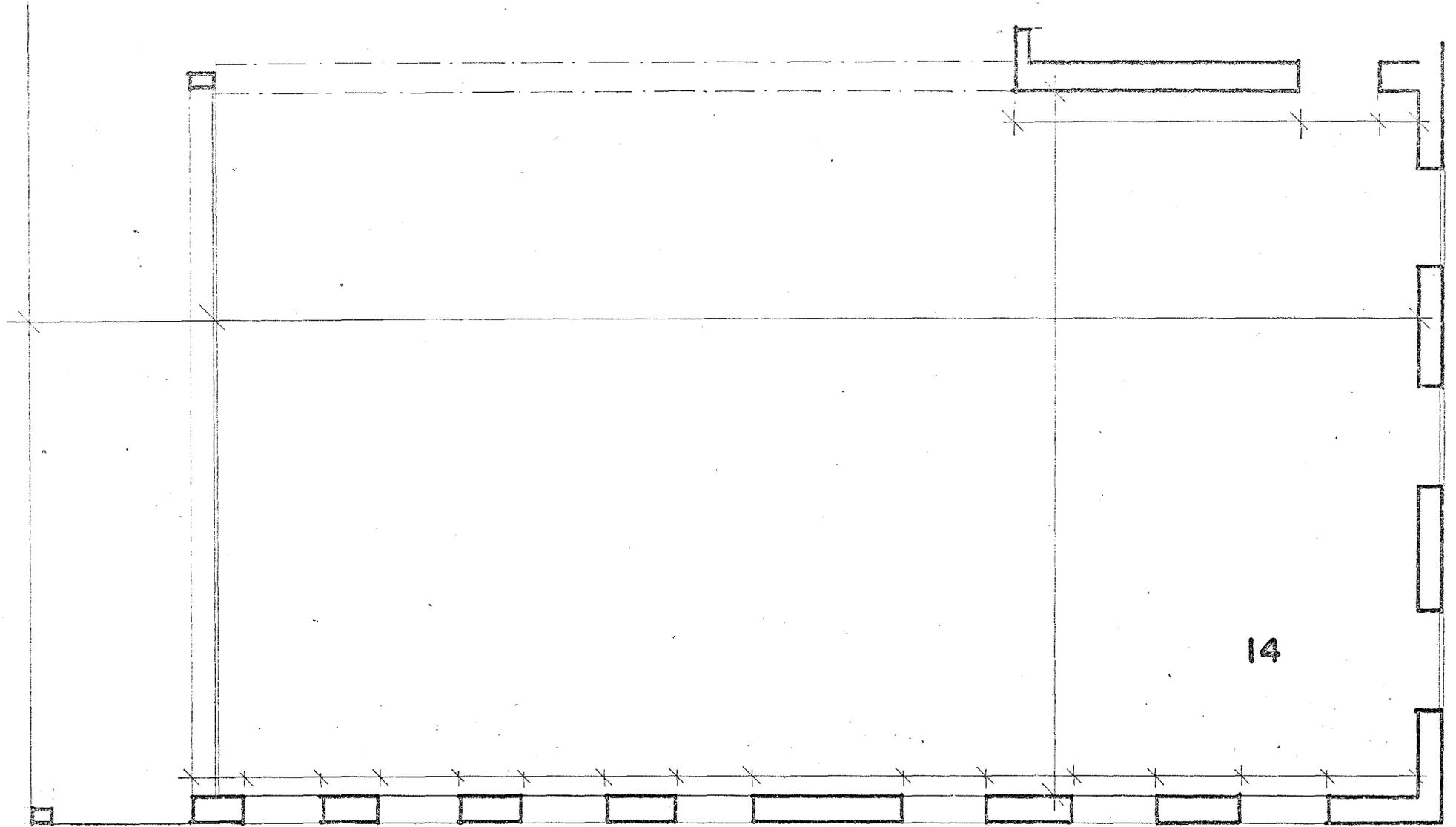




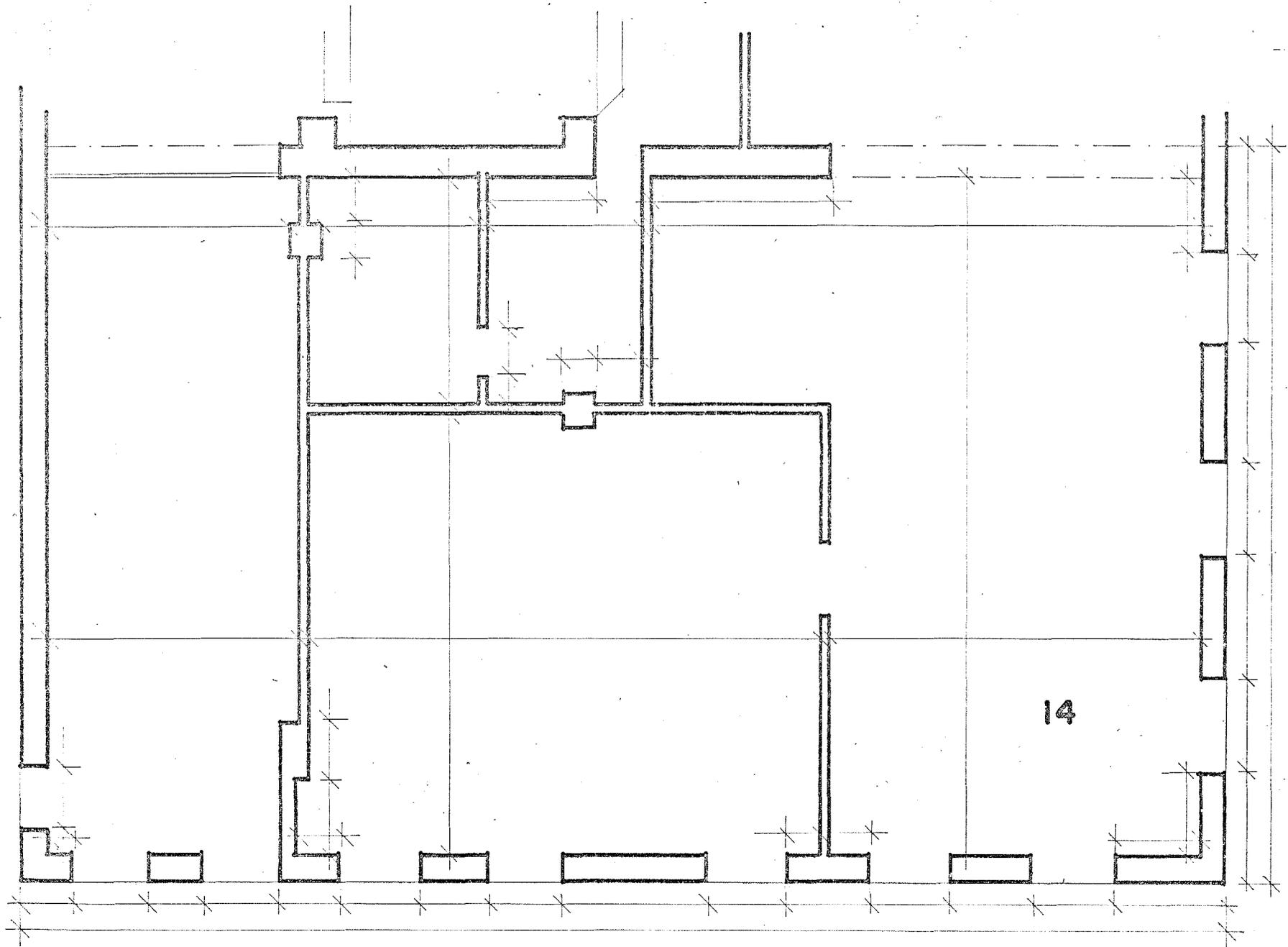
13



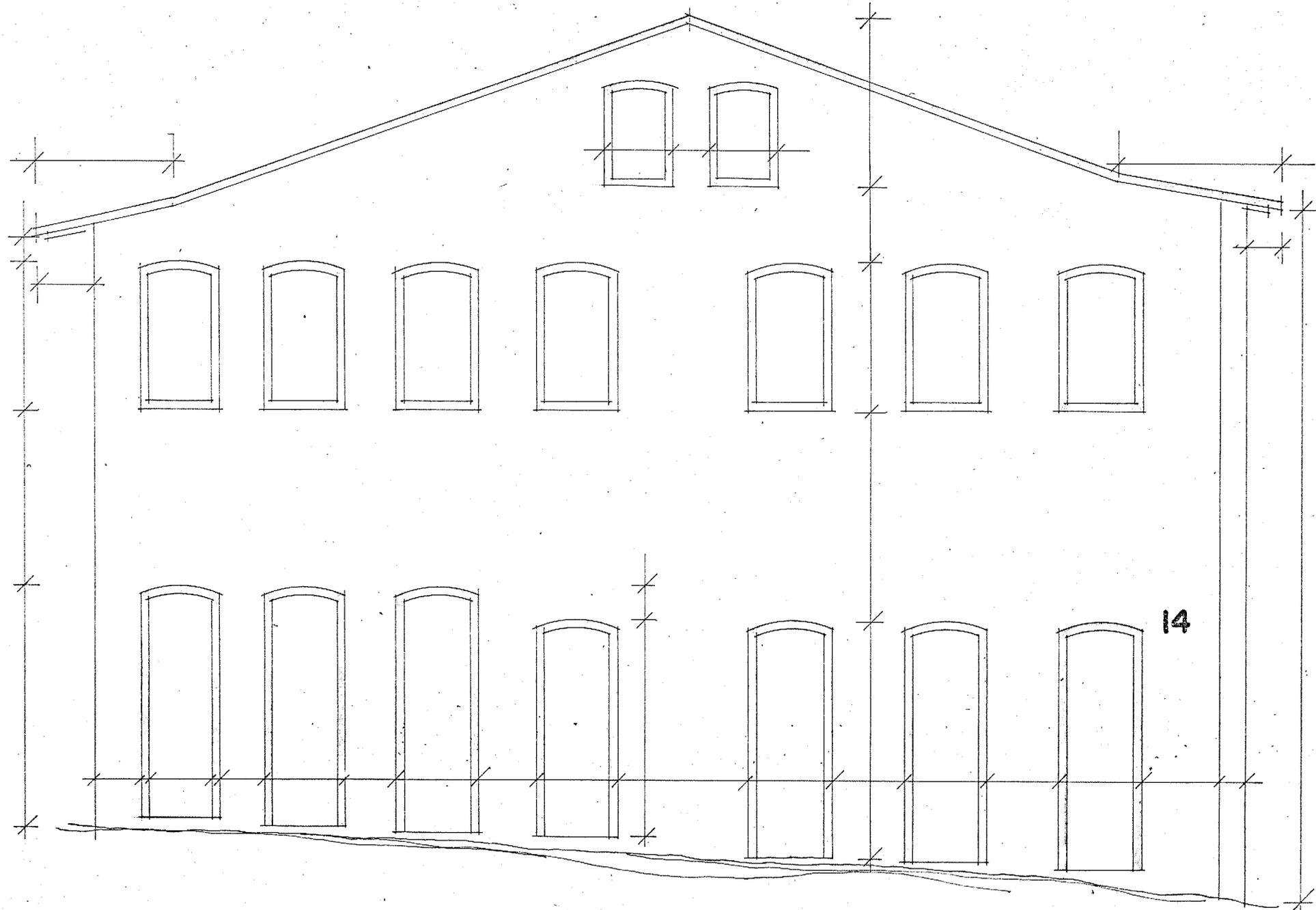




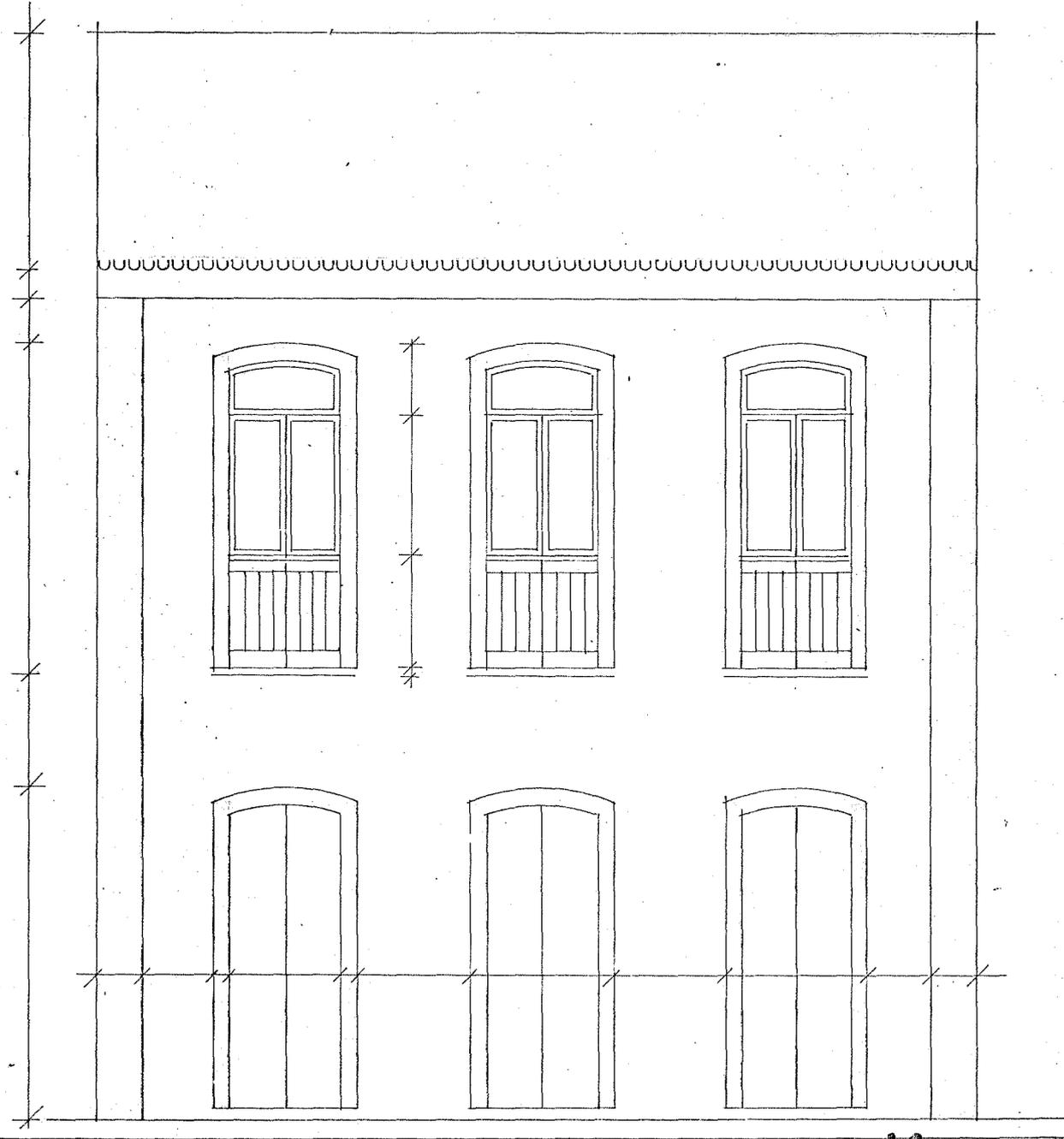
14

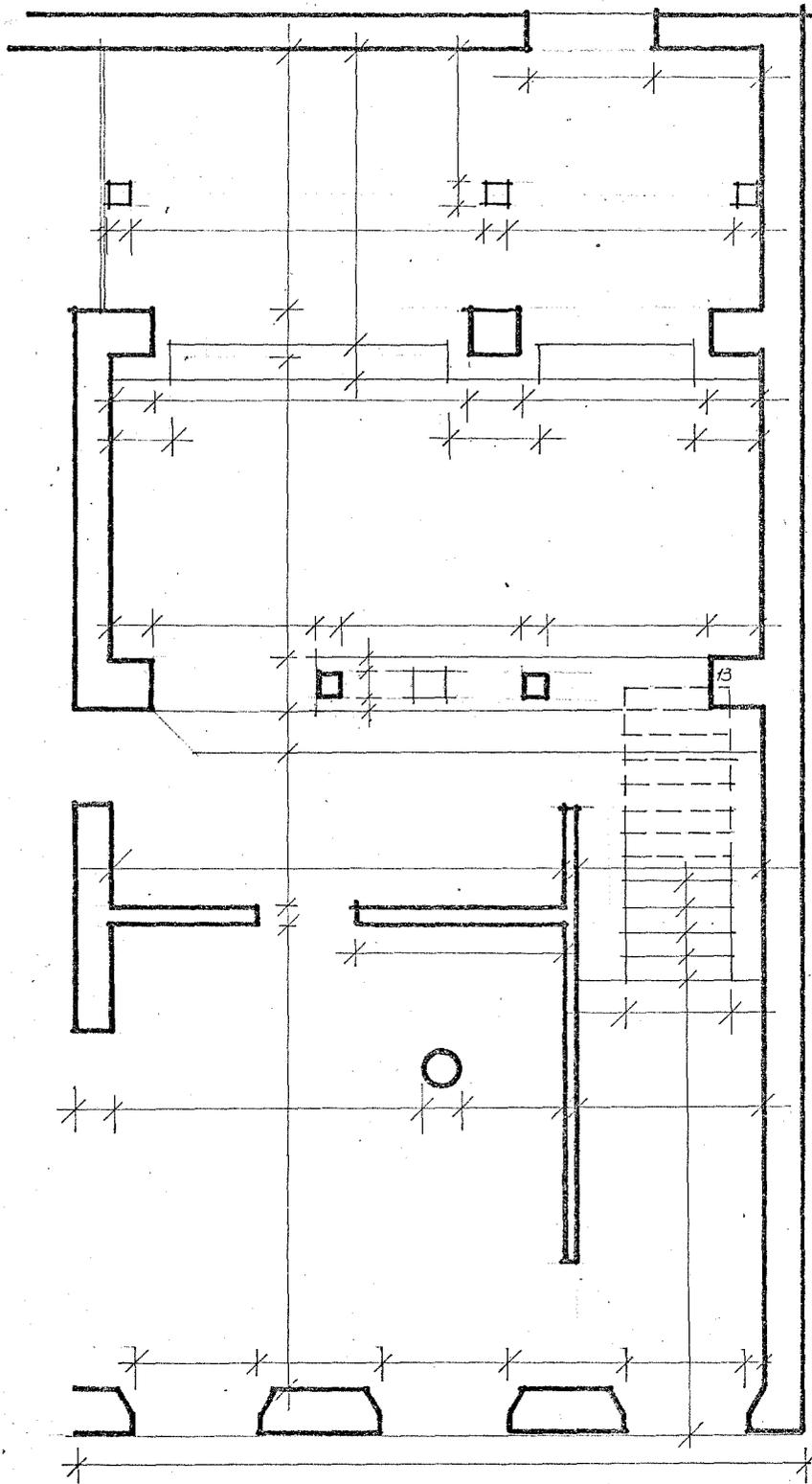


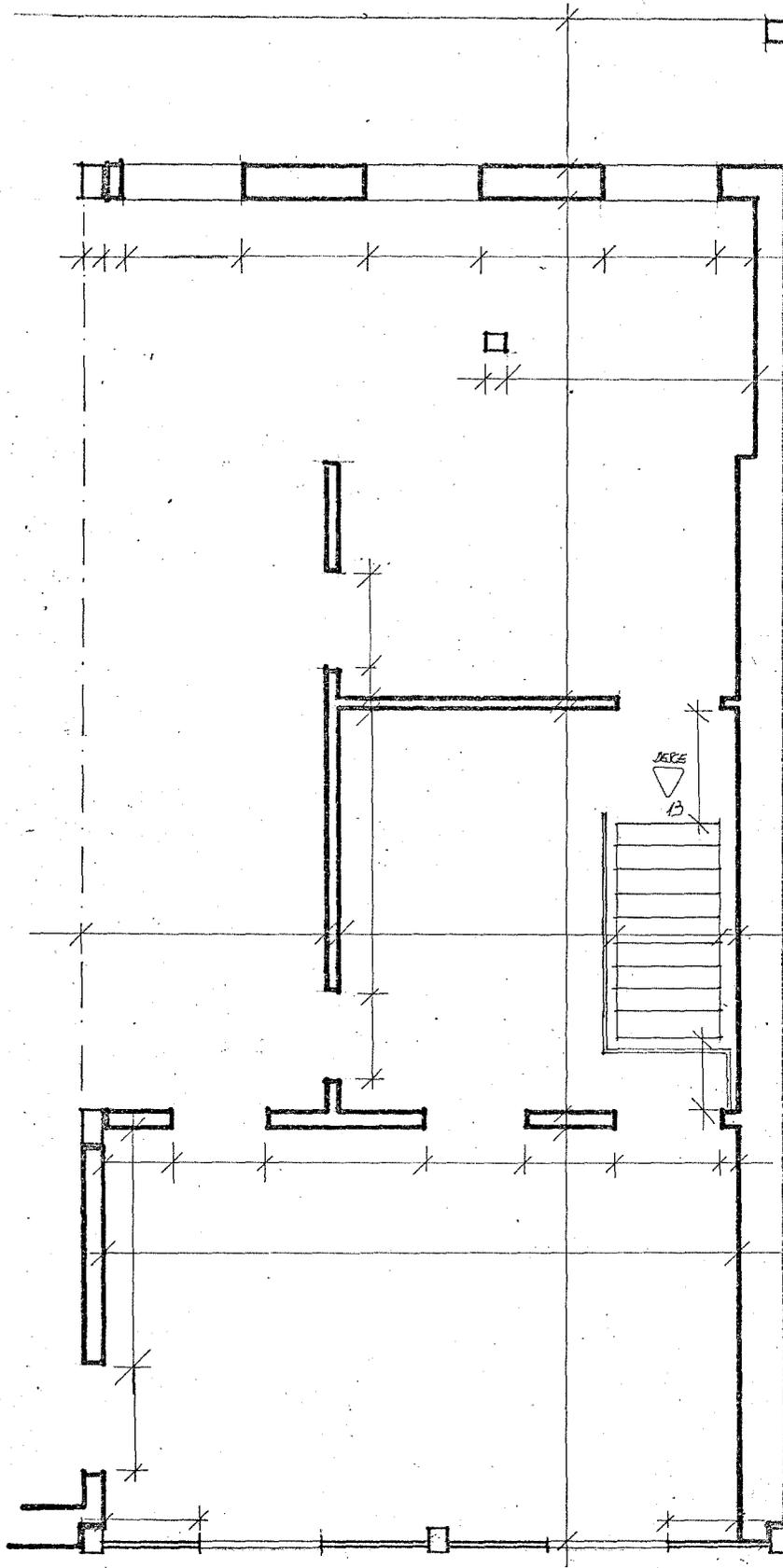
14

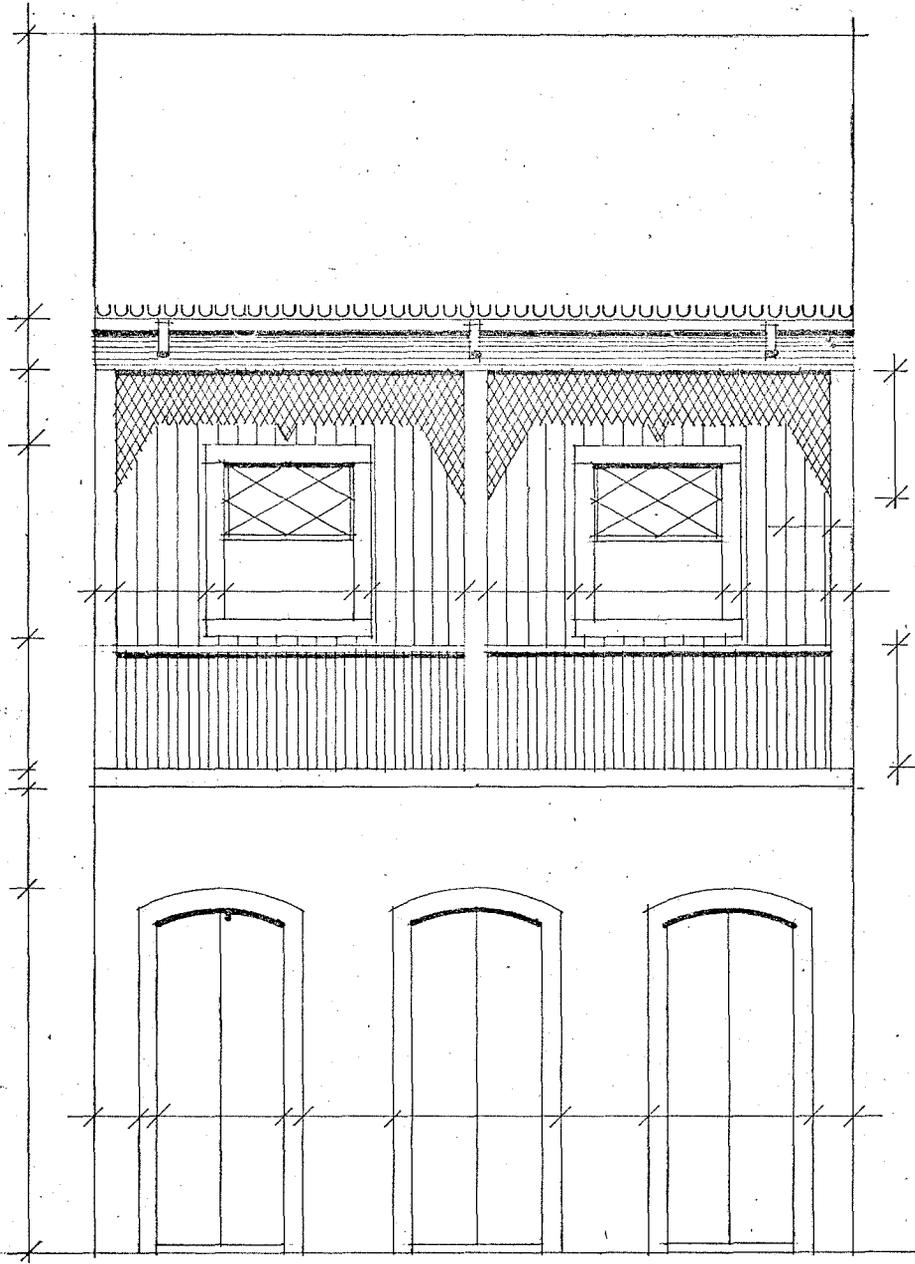


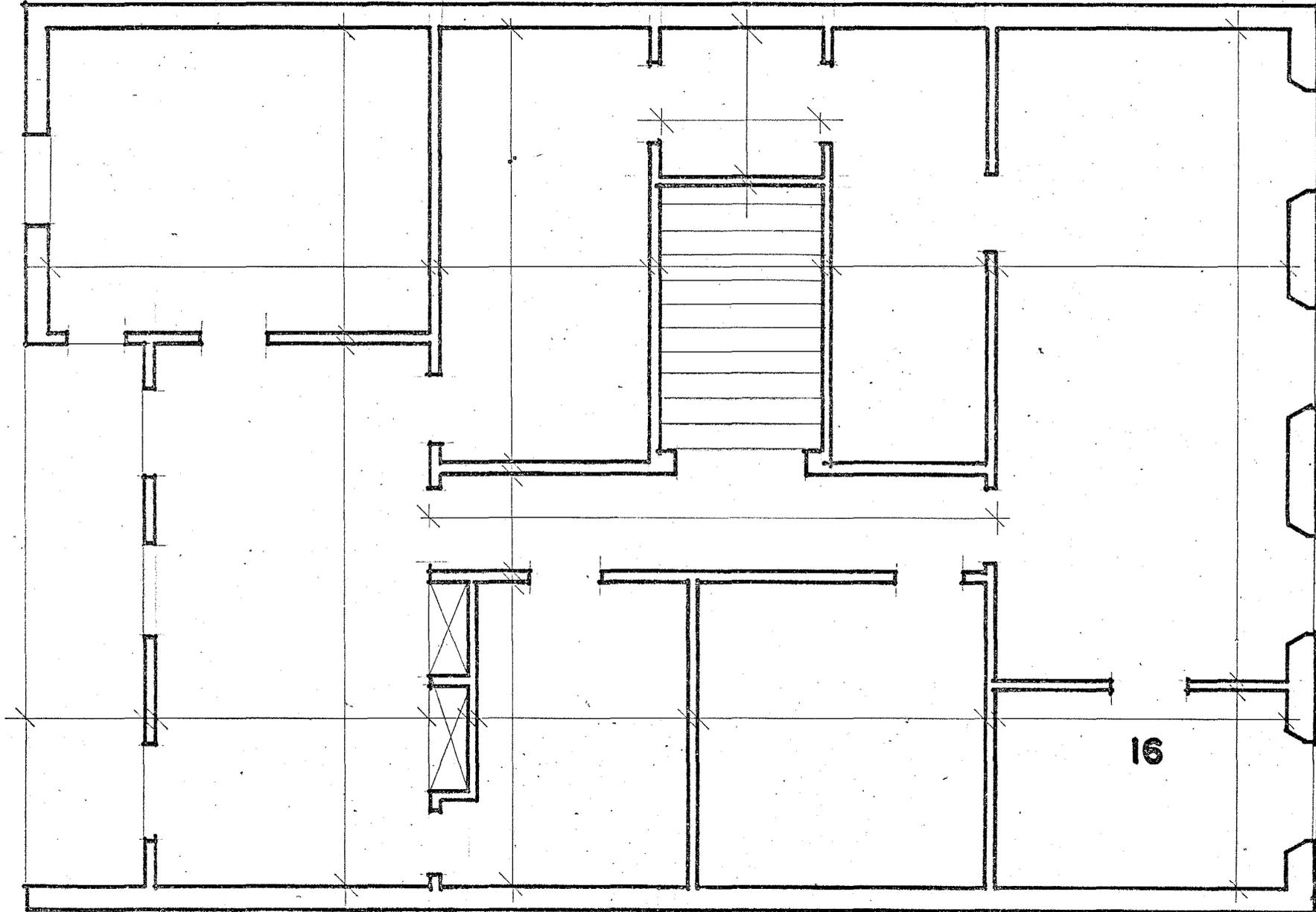
14

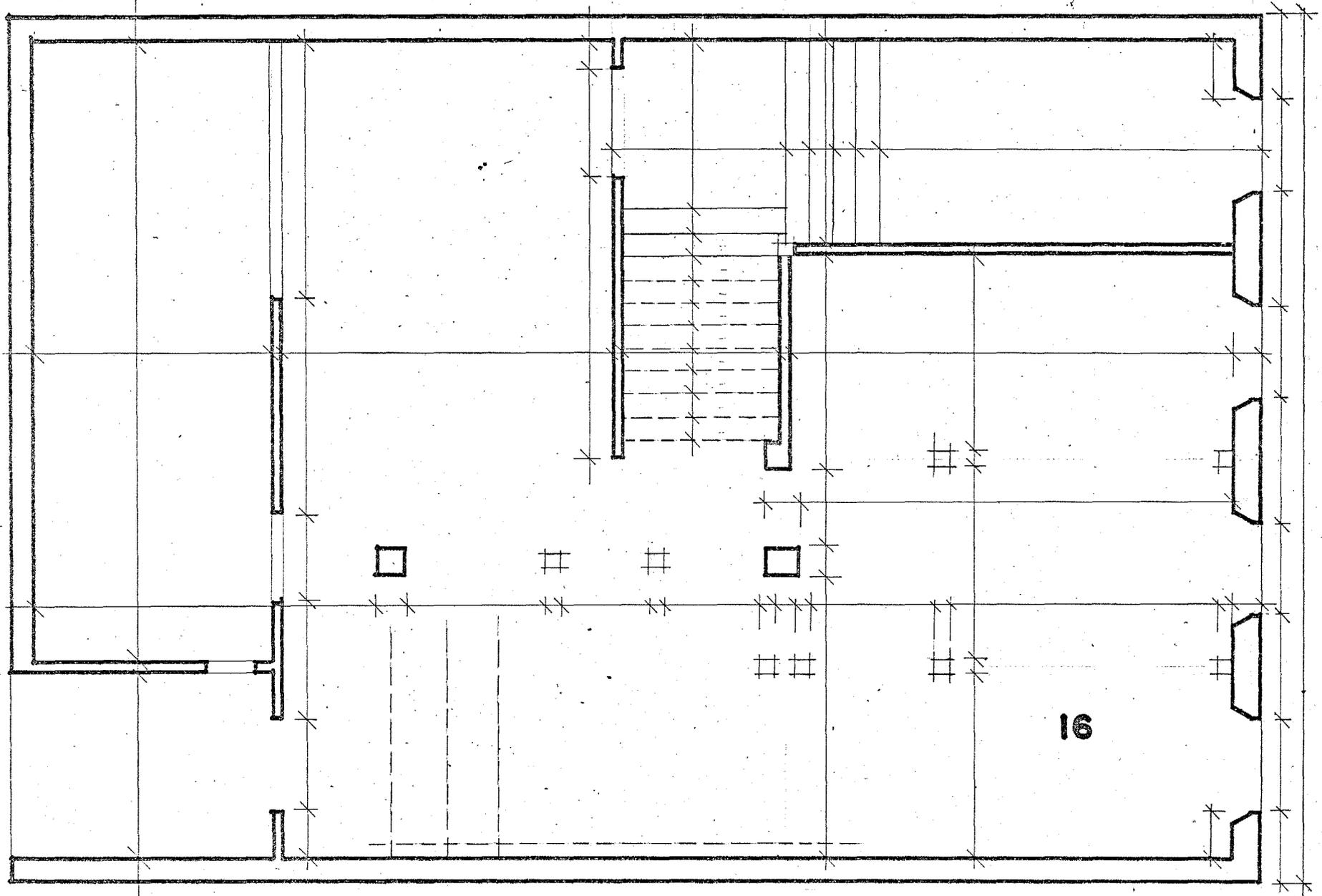




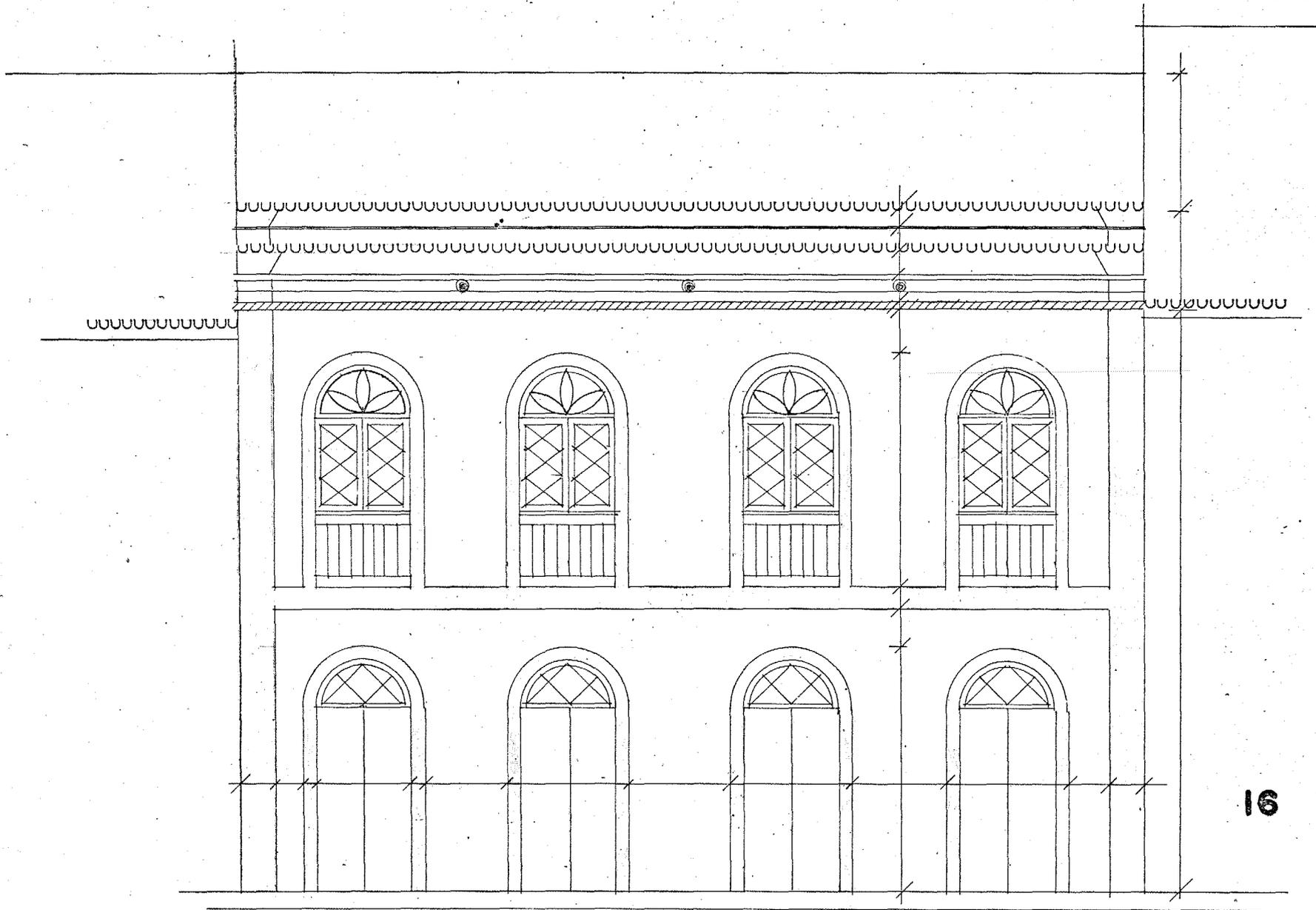




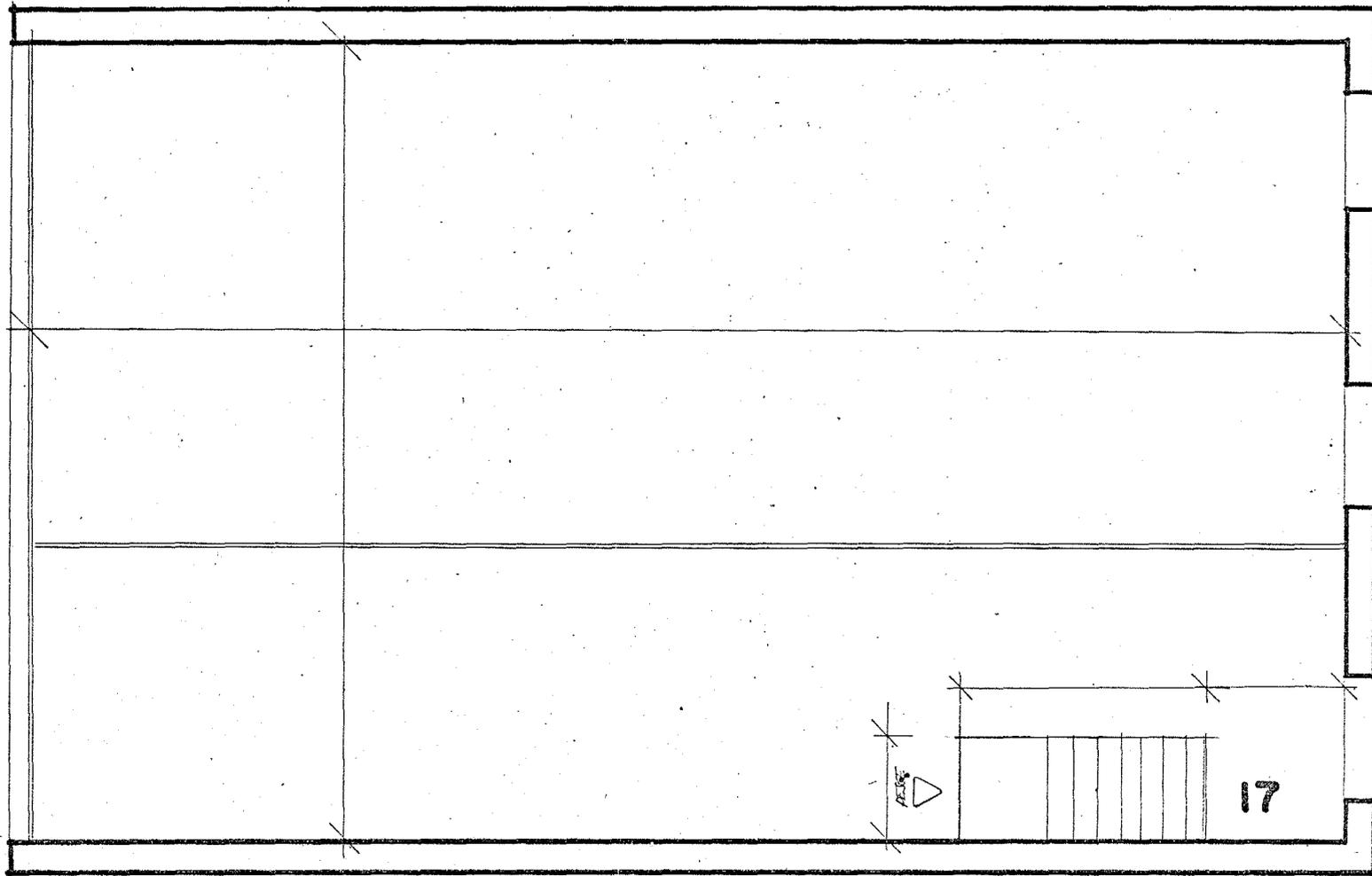


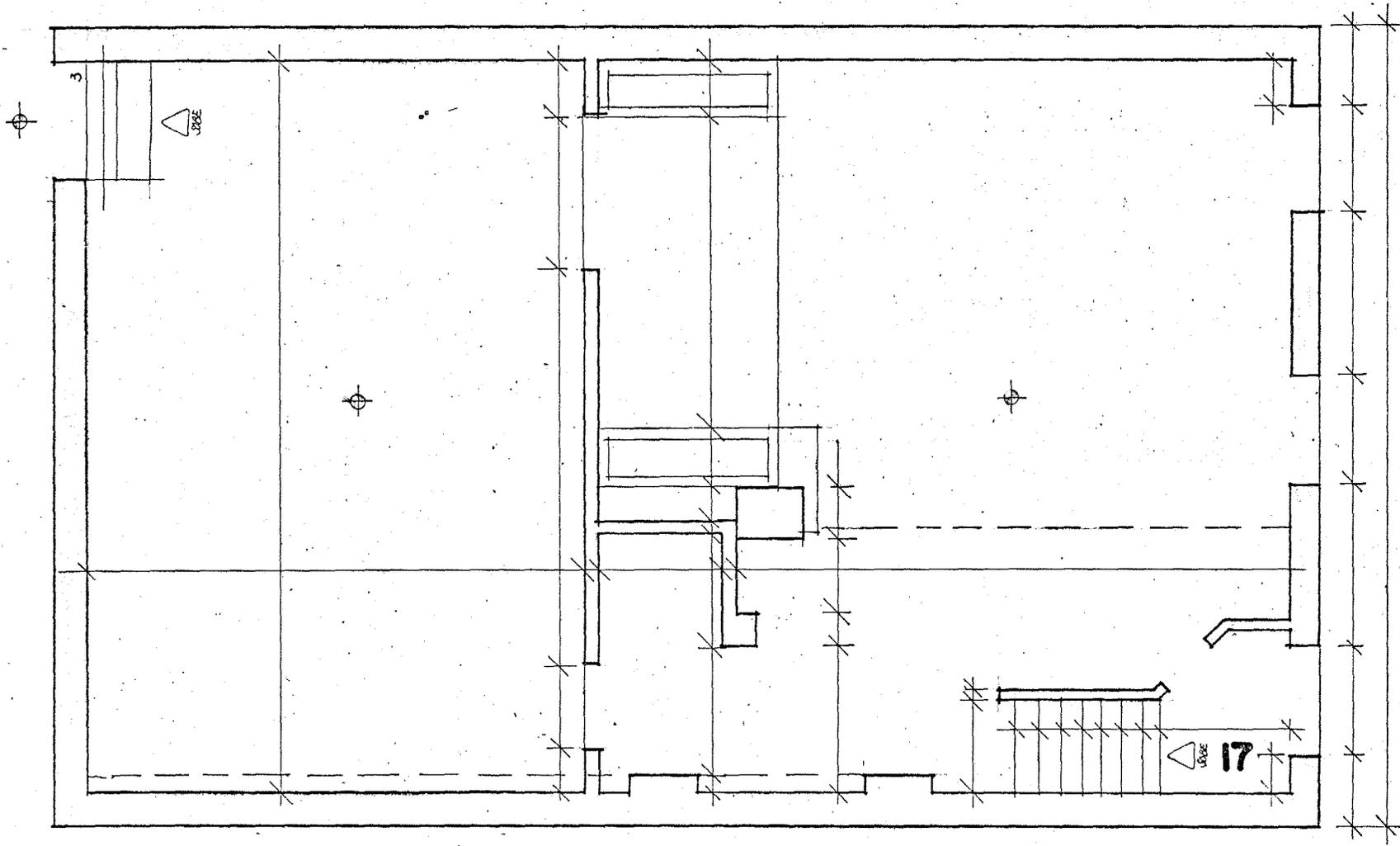


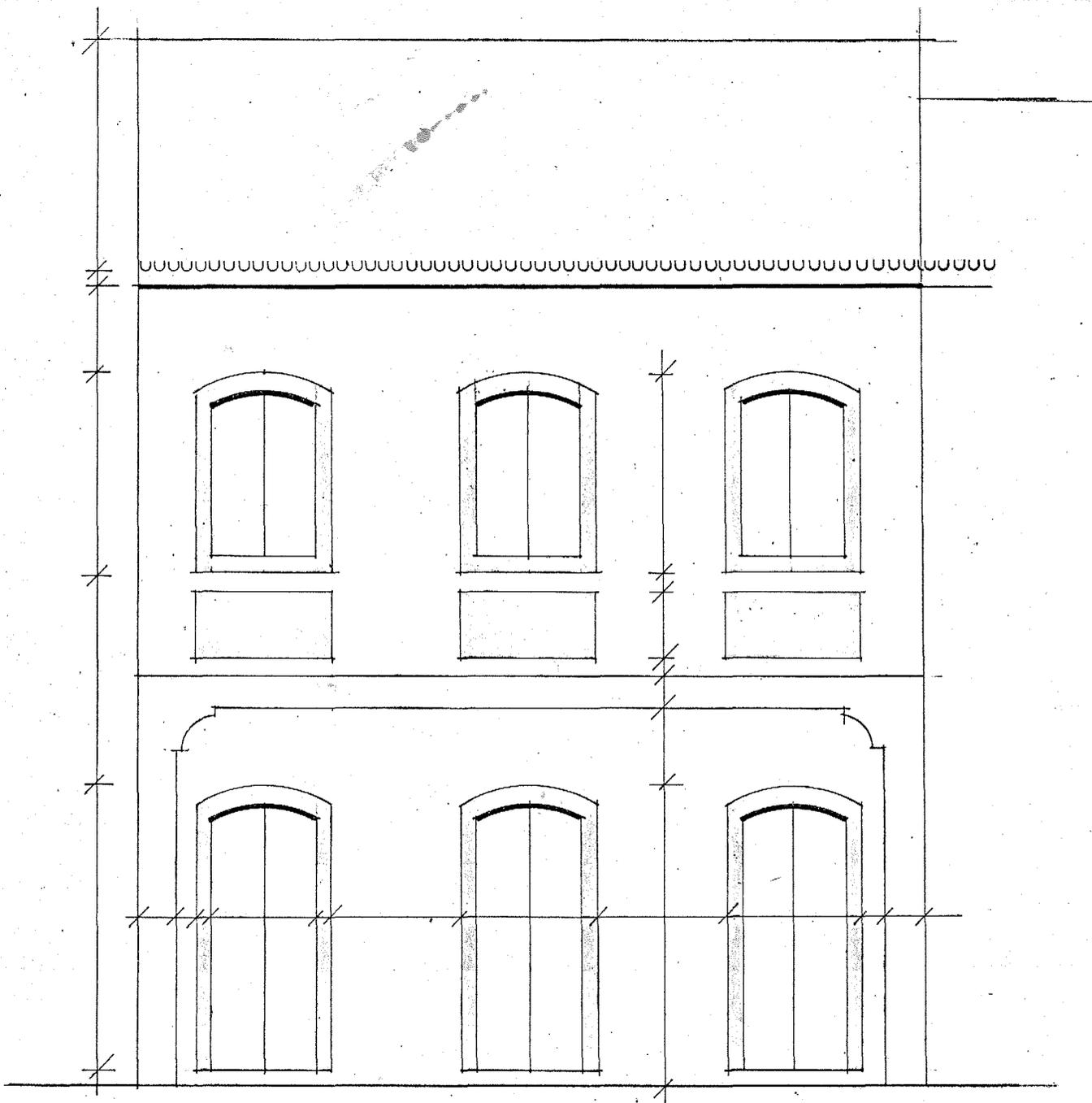
16



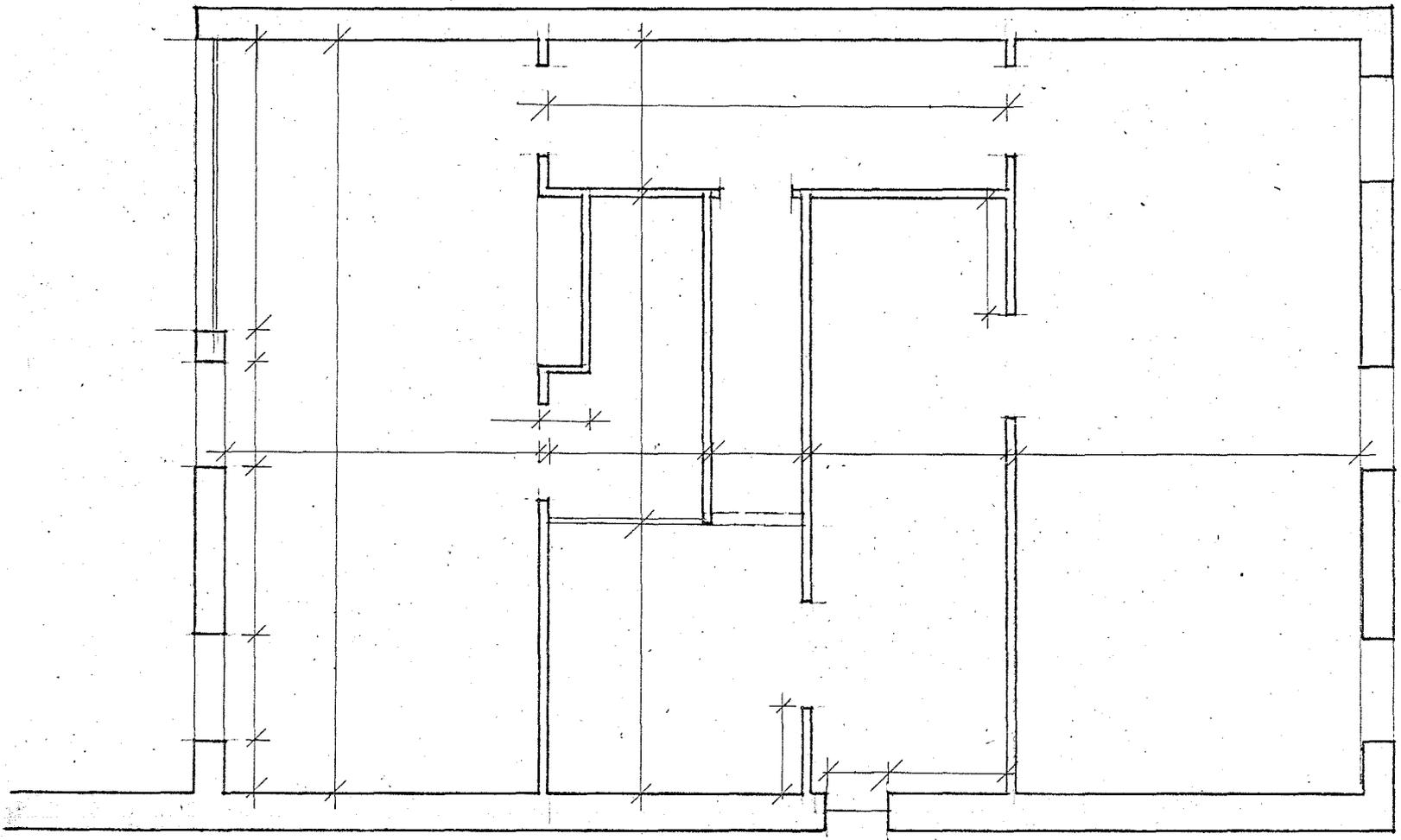
16

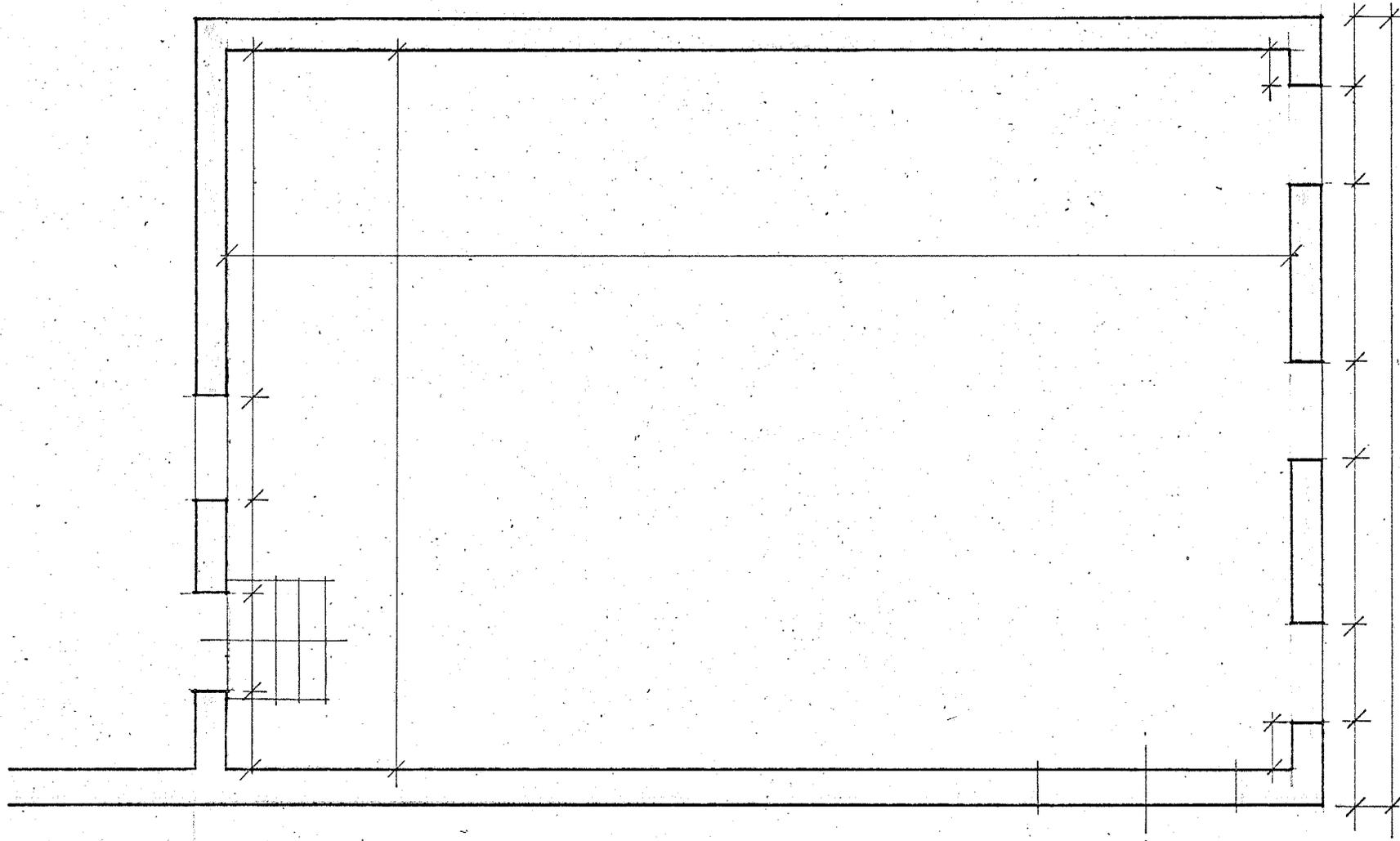


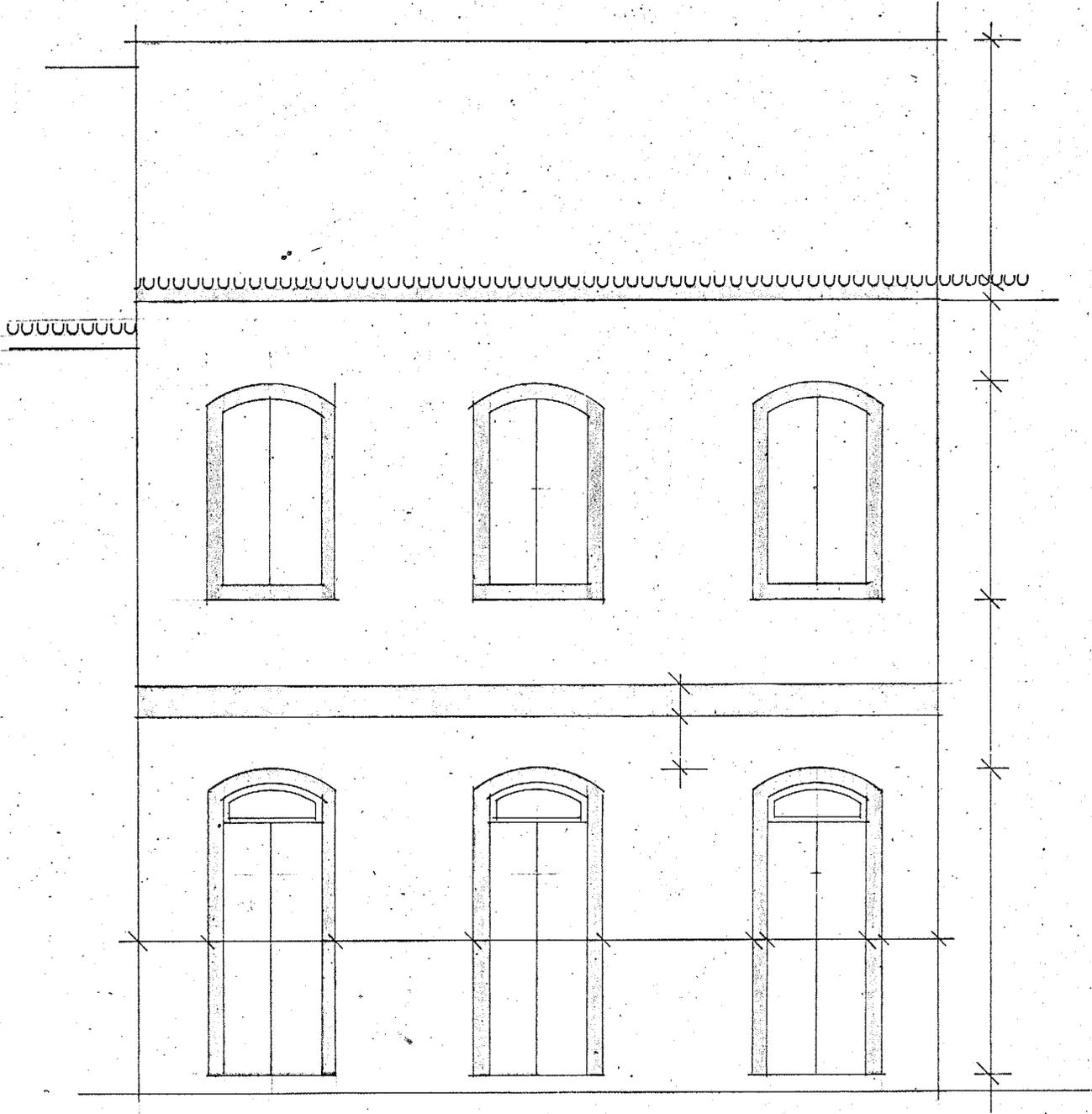




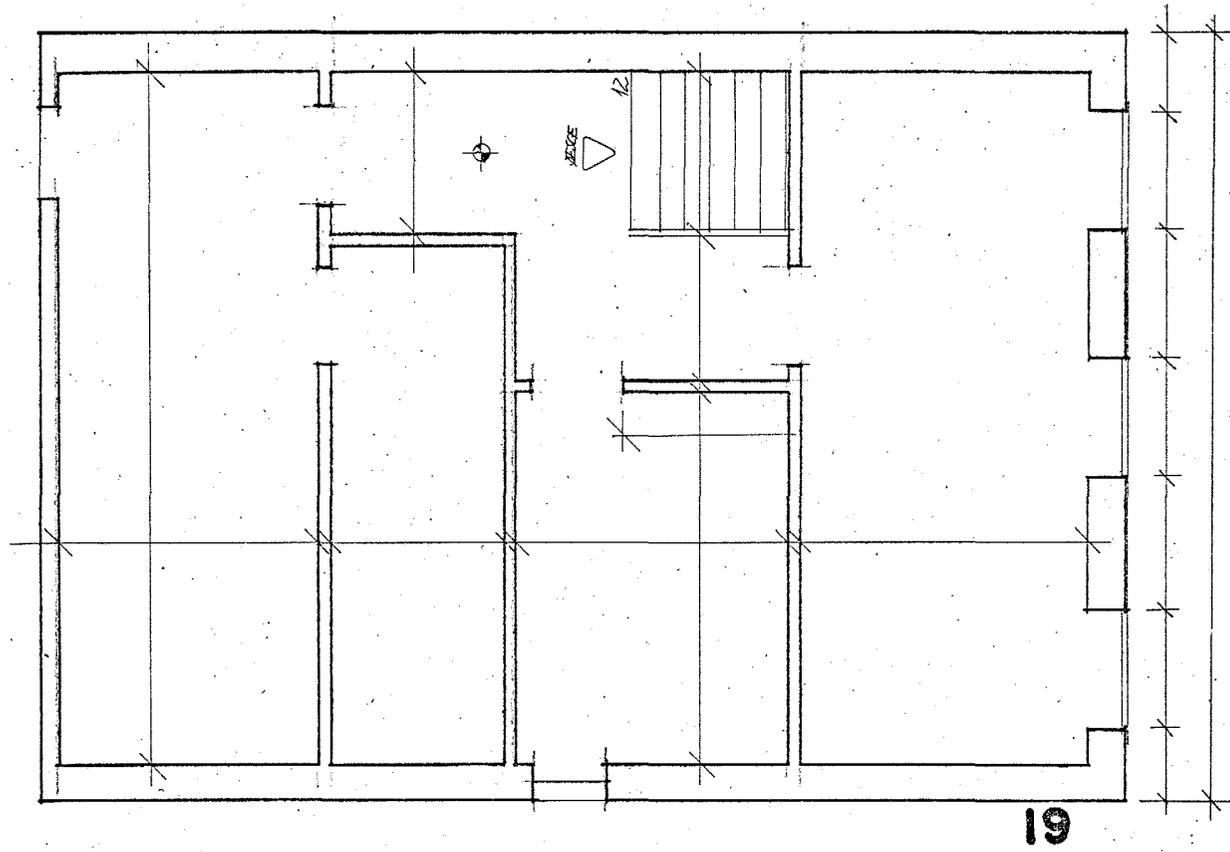
17



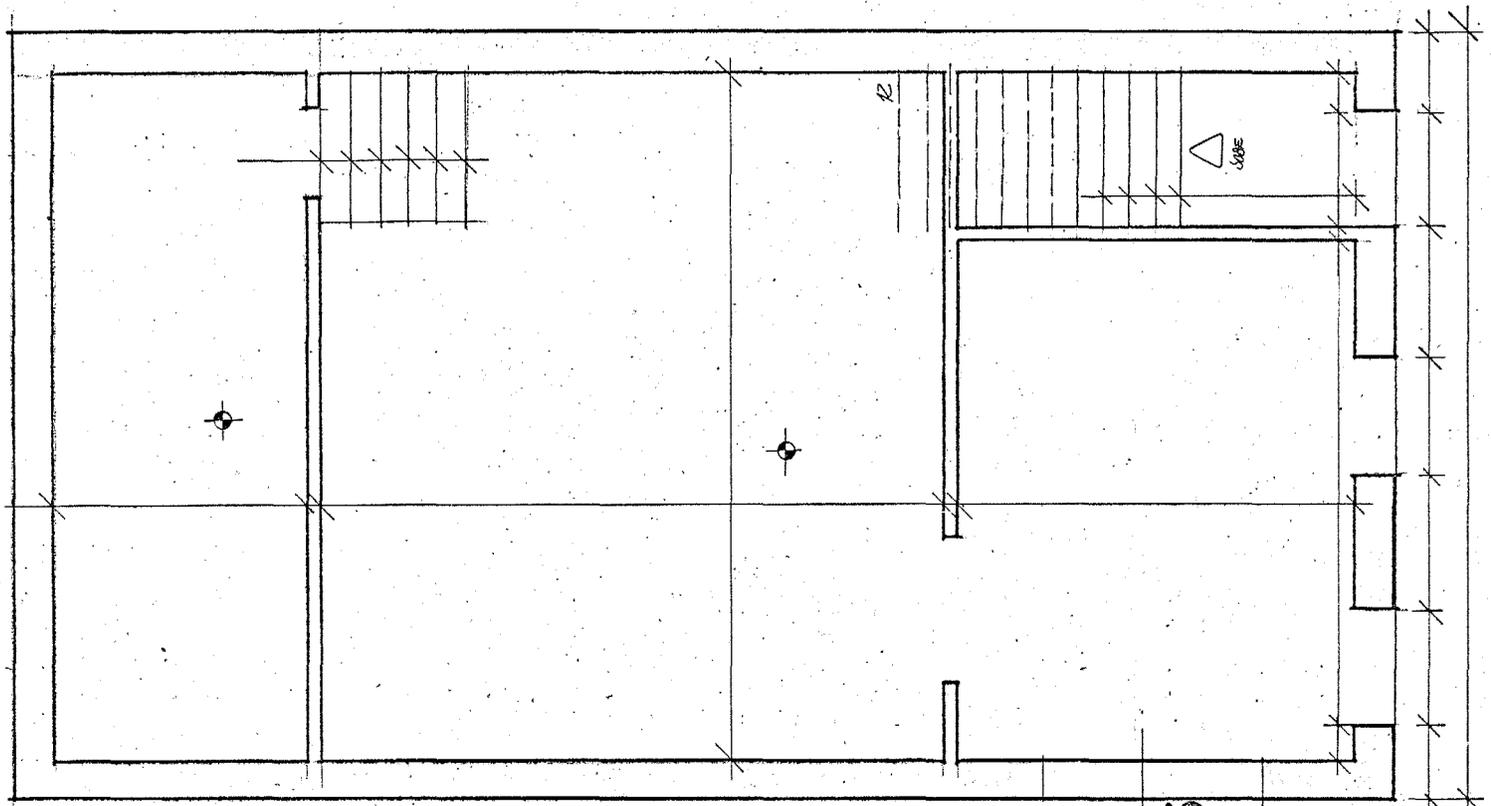




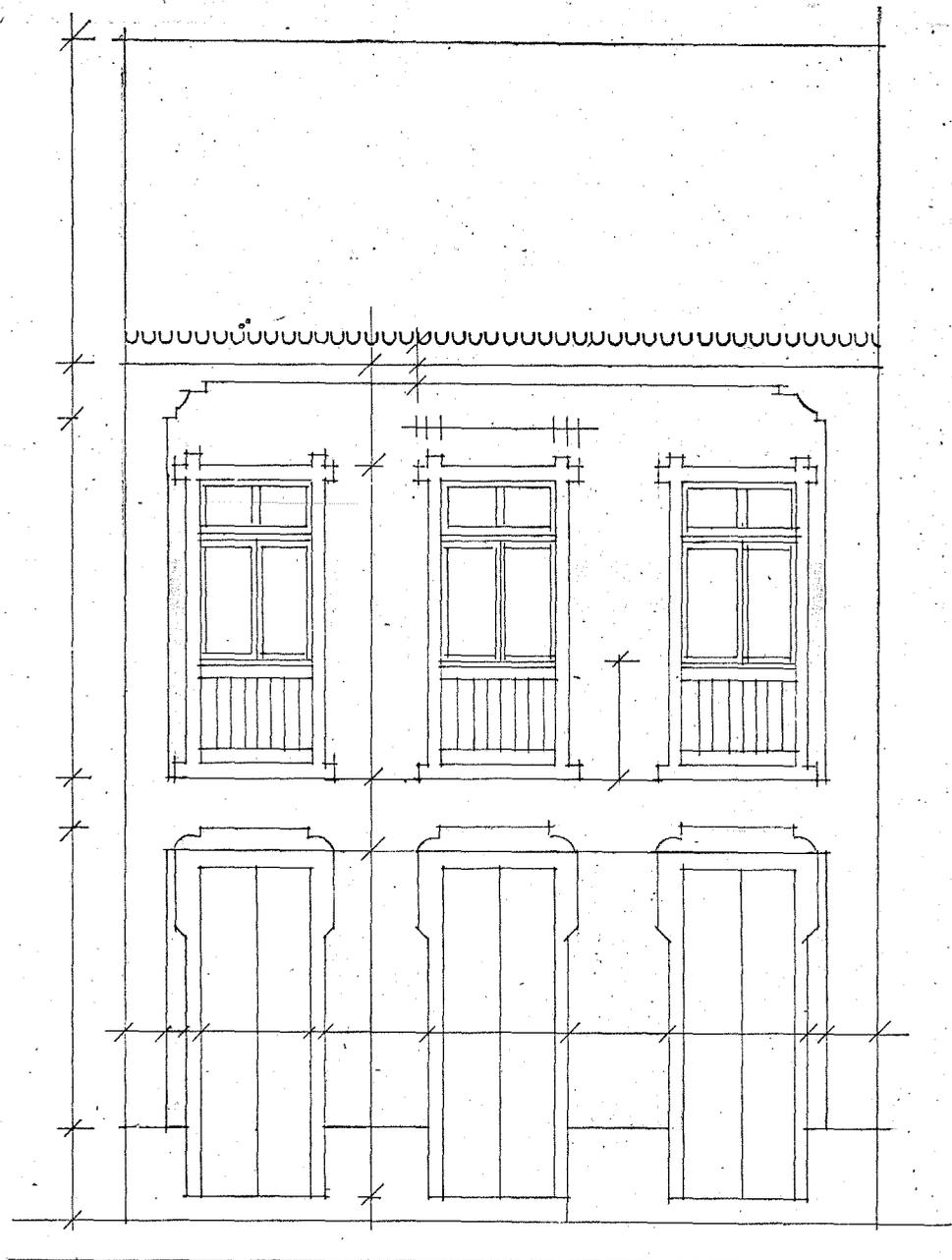
81

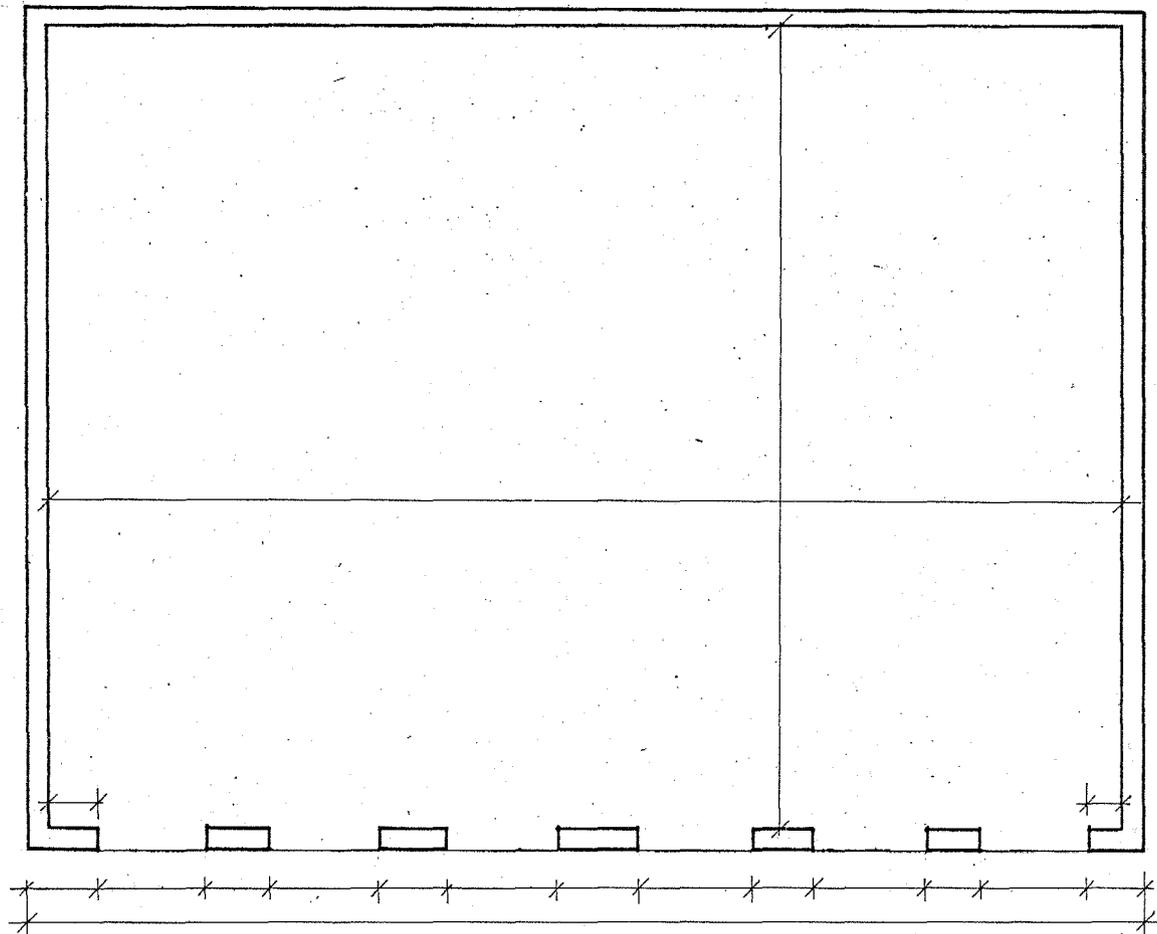


19

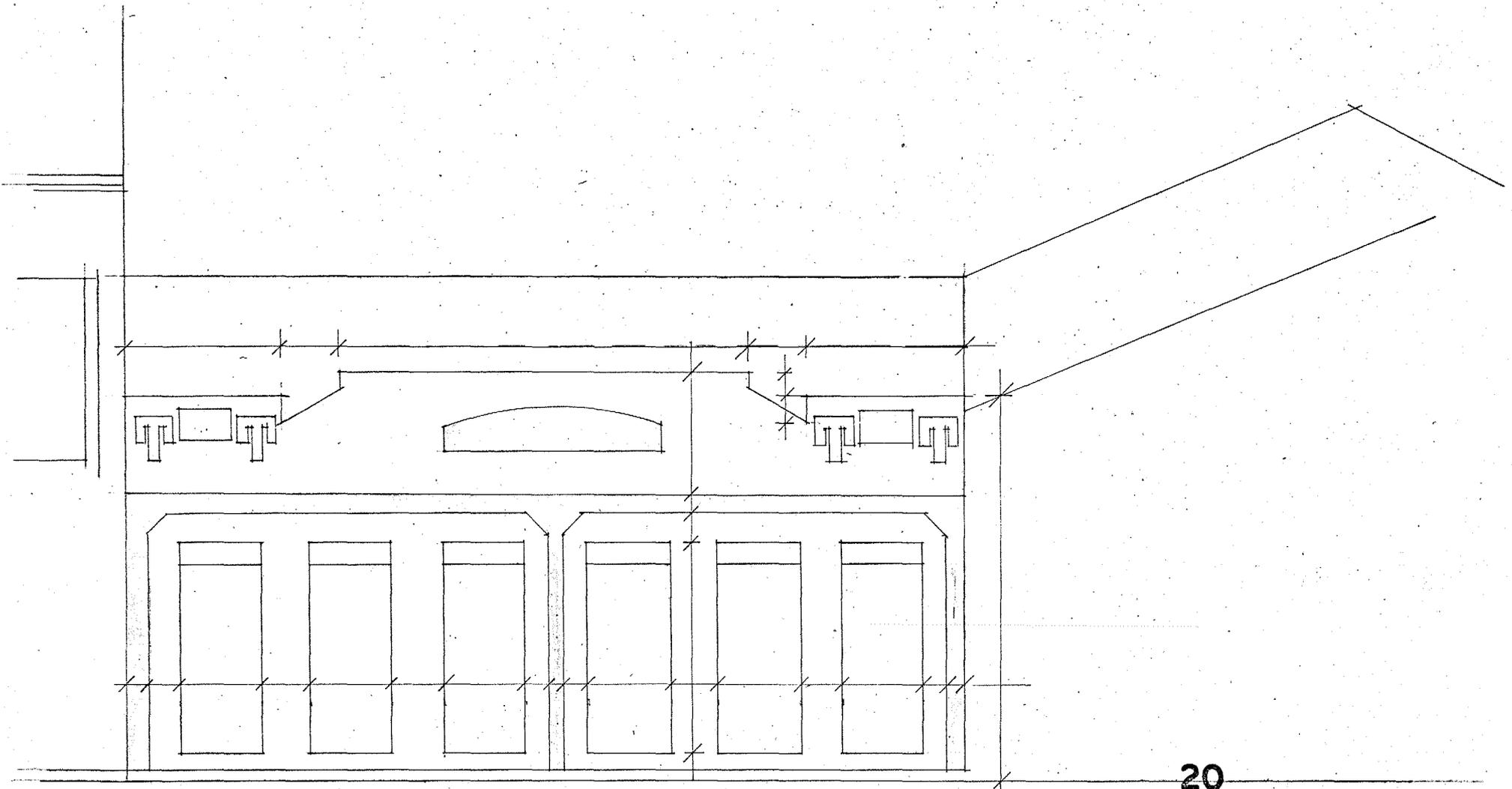


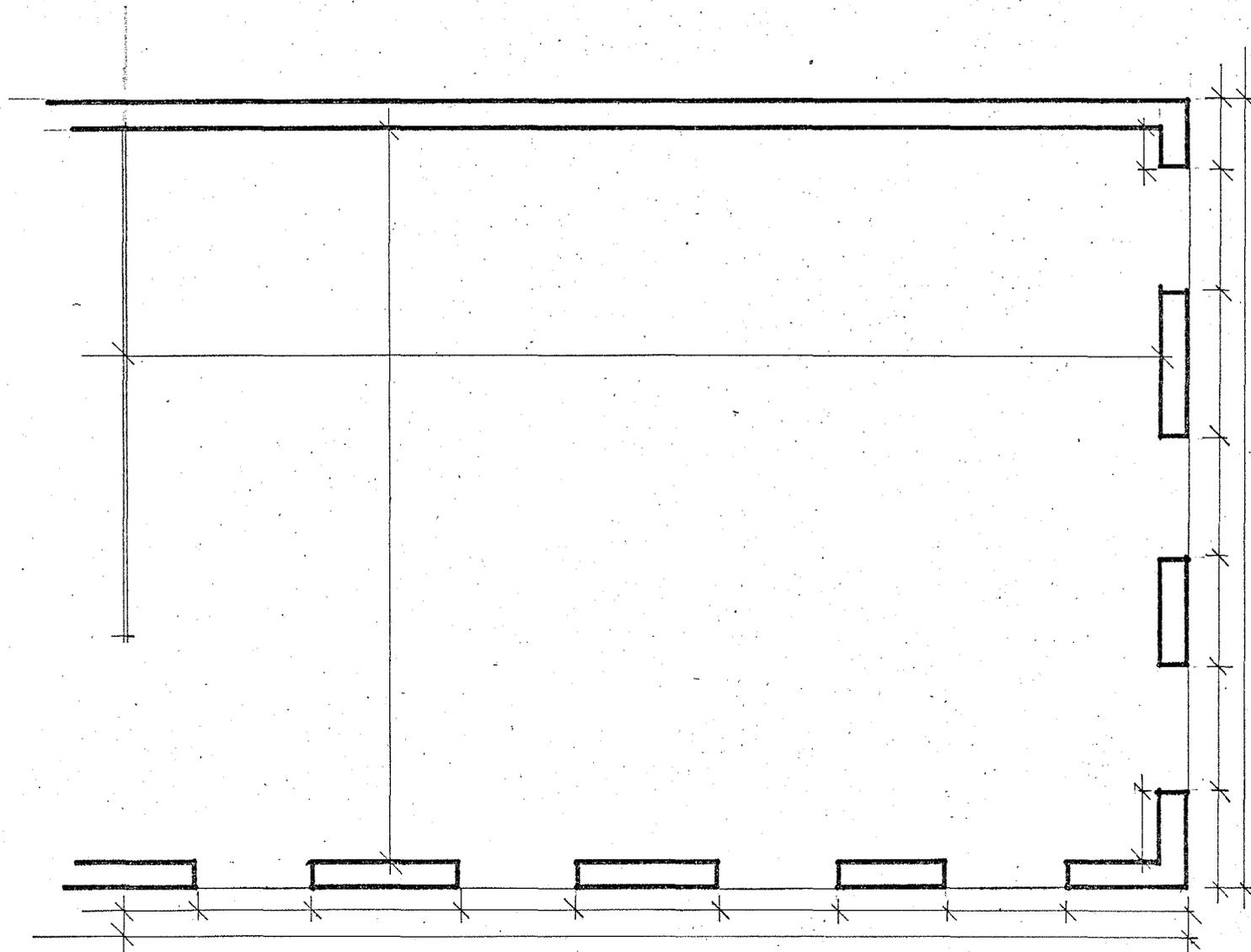
19



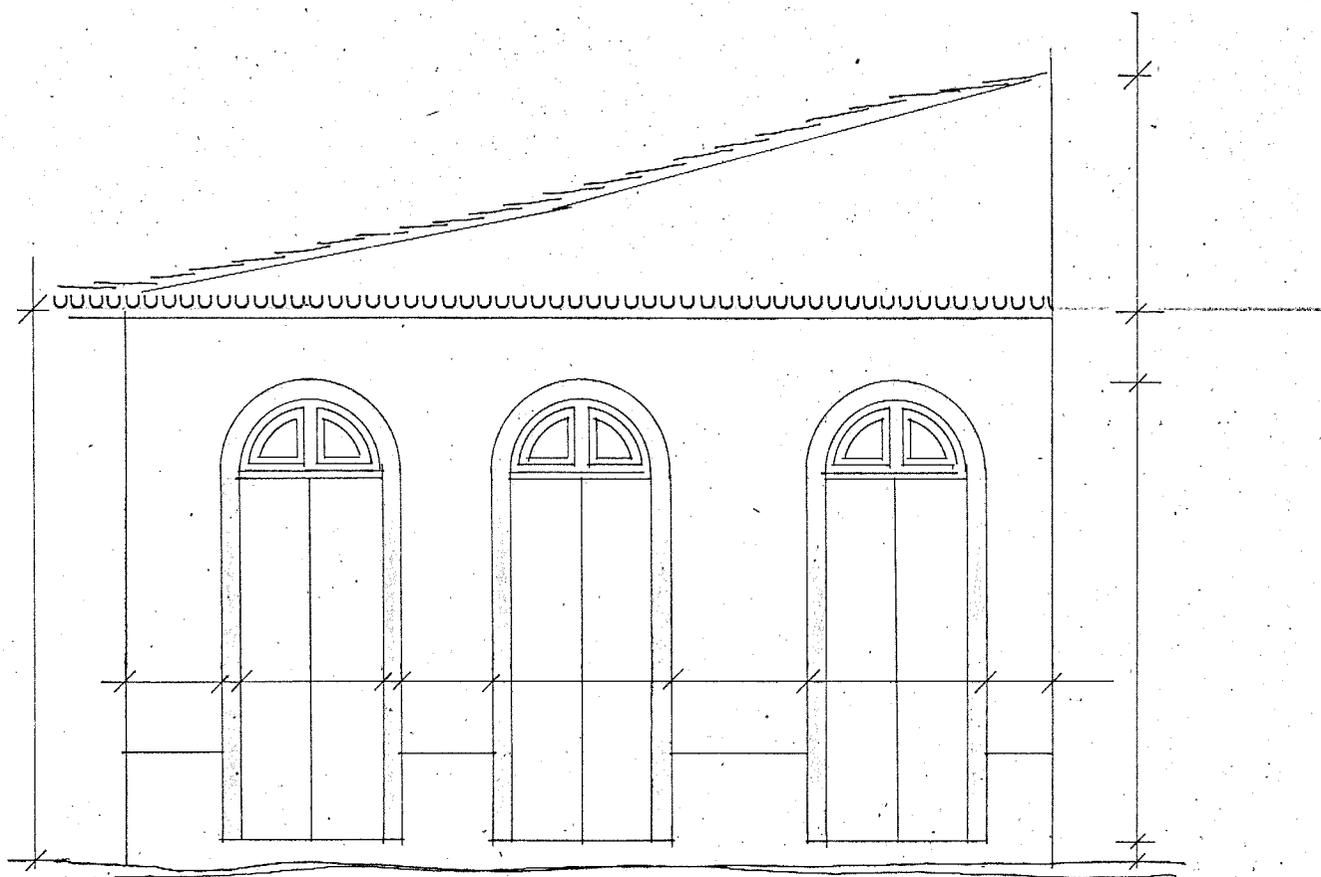


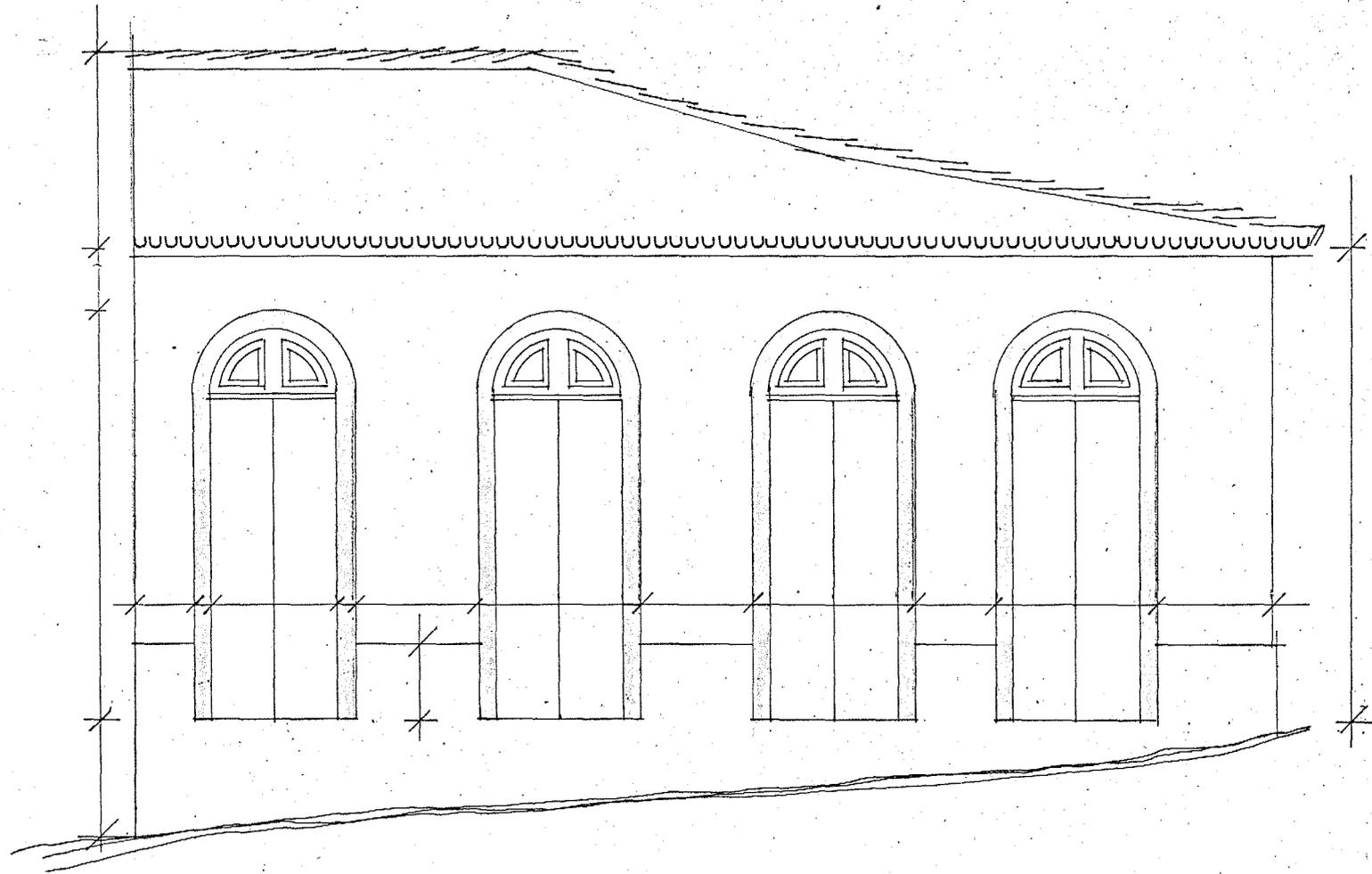
20

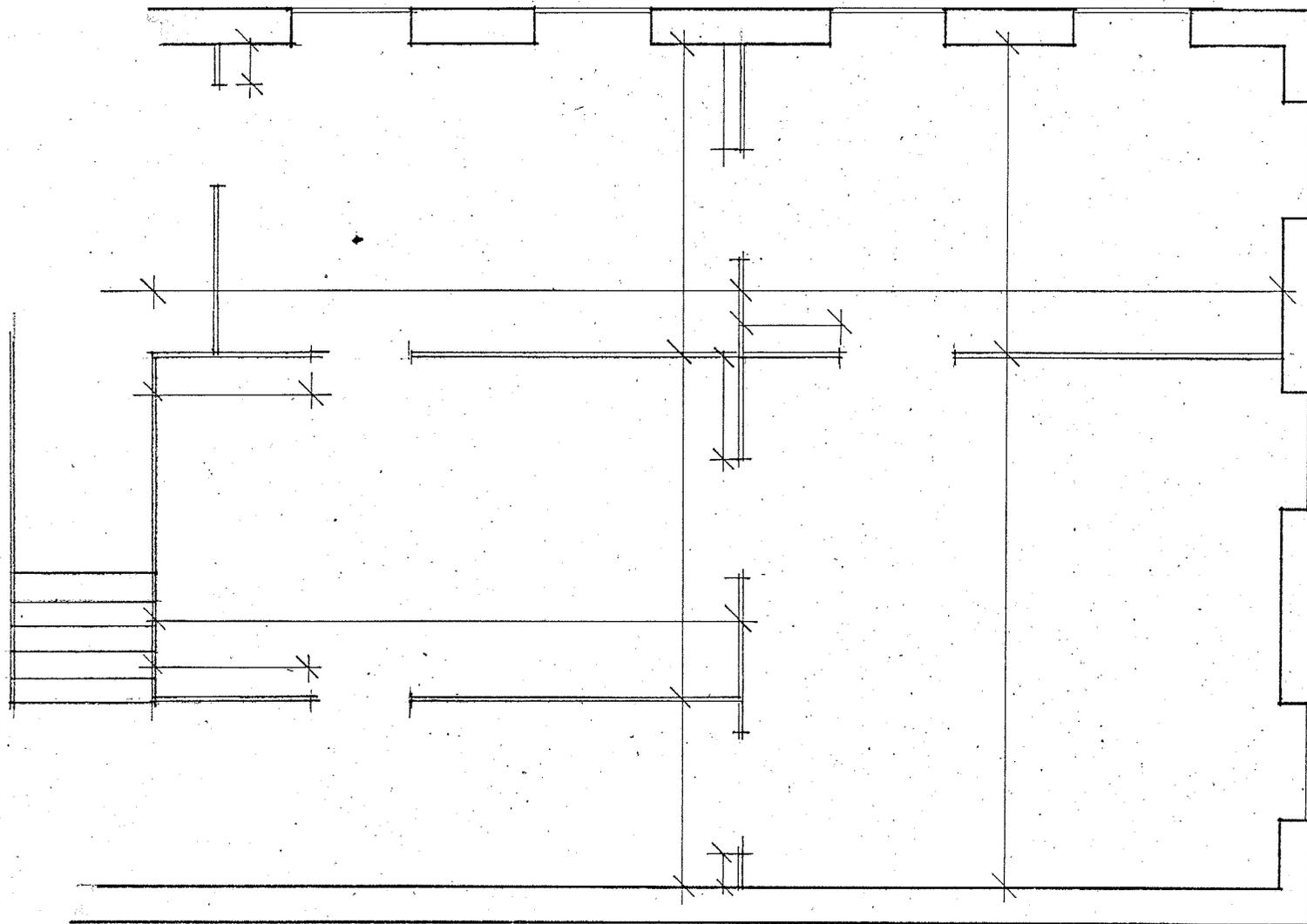


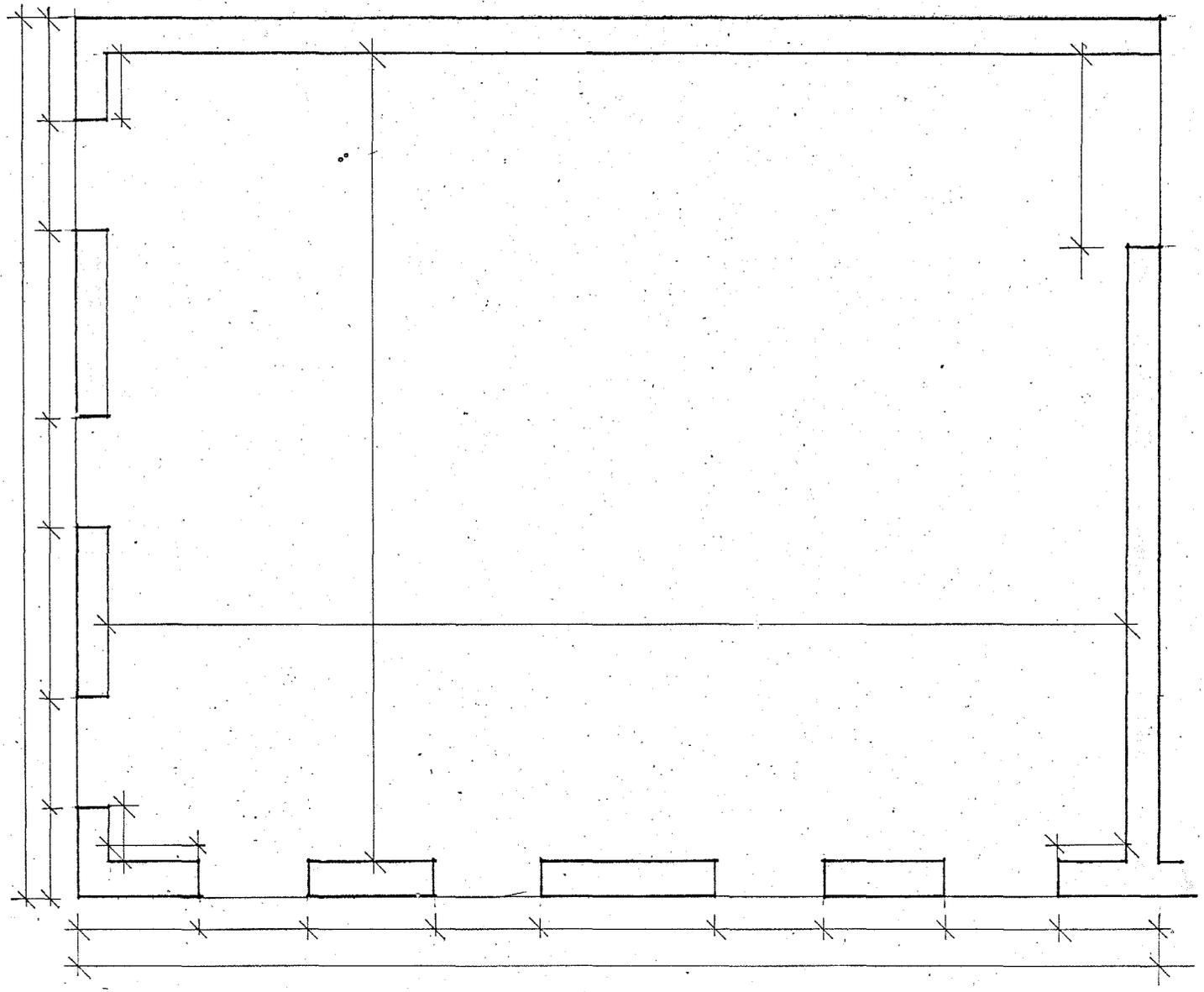


21

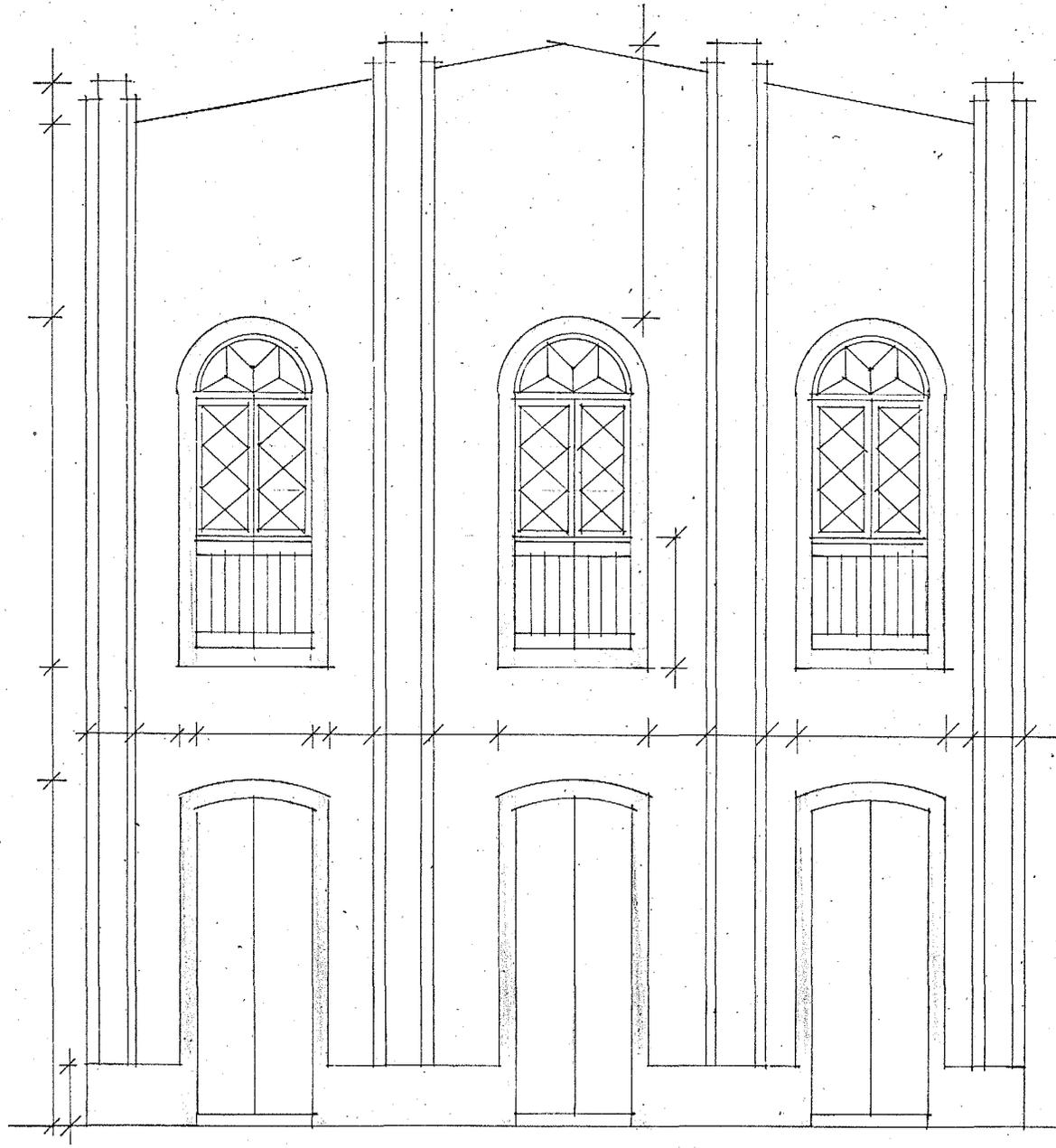


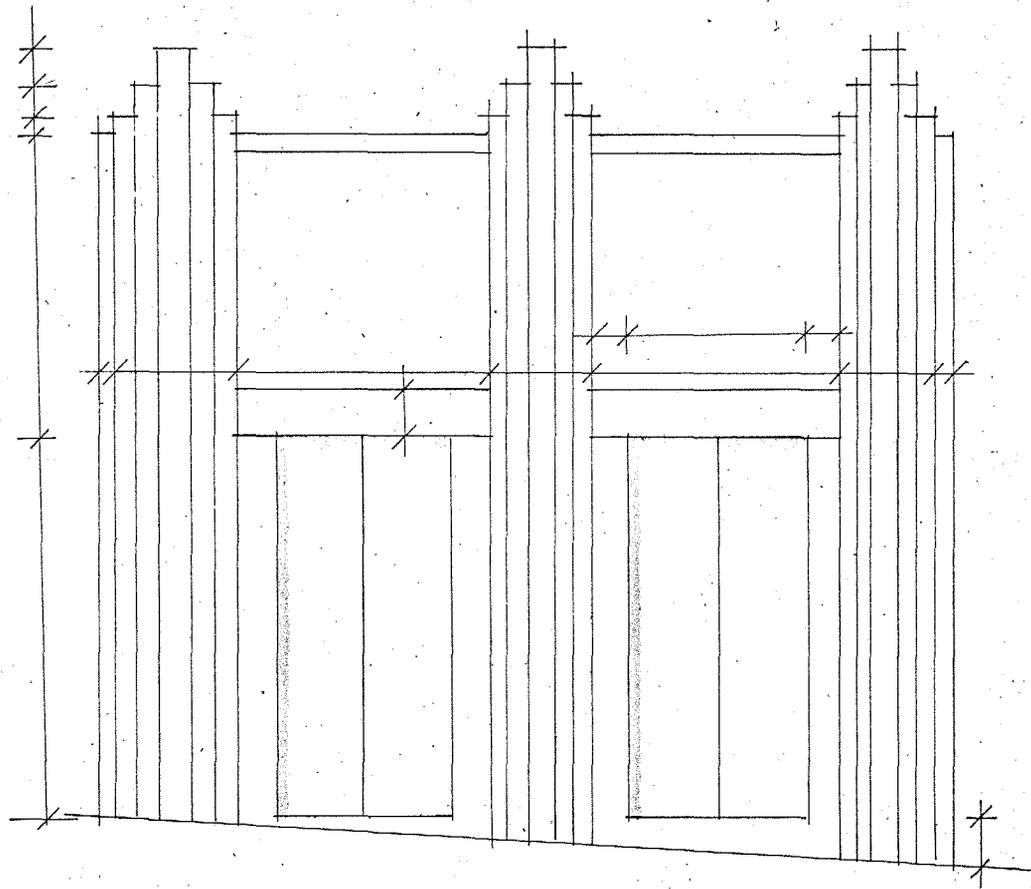




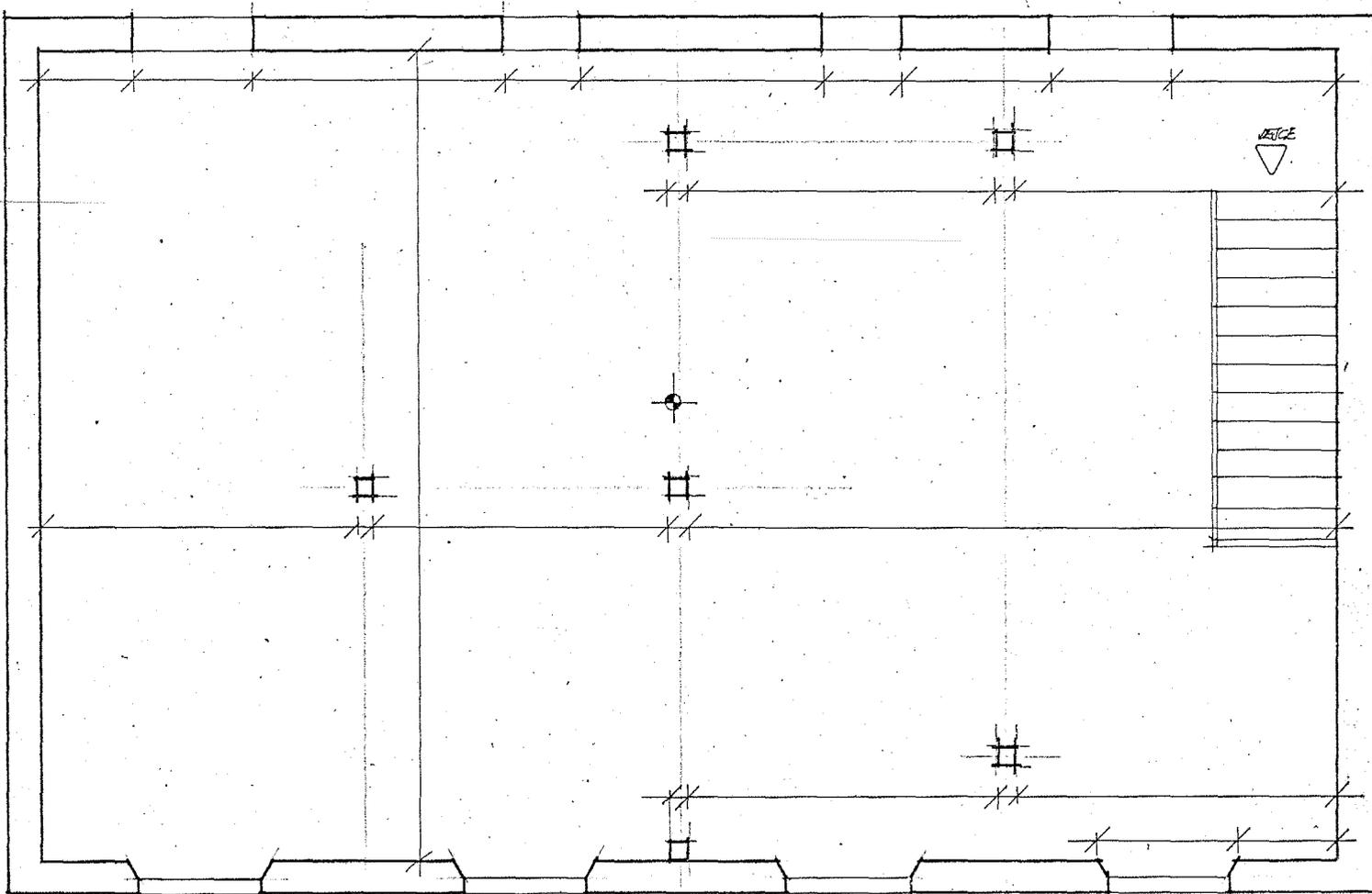




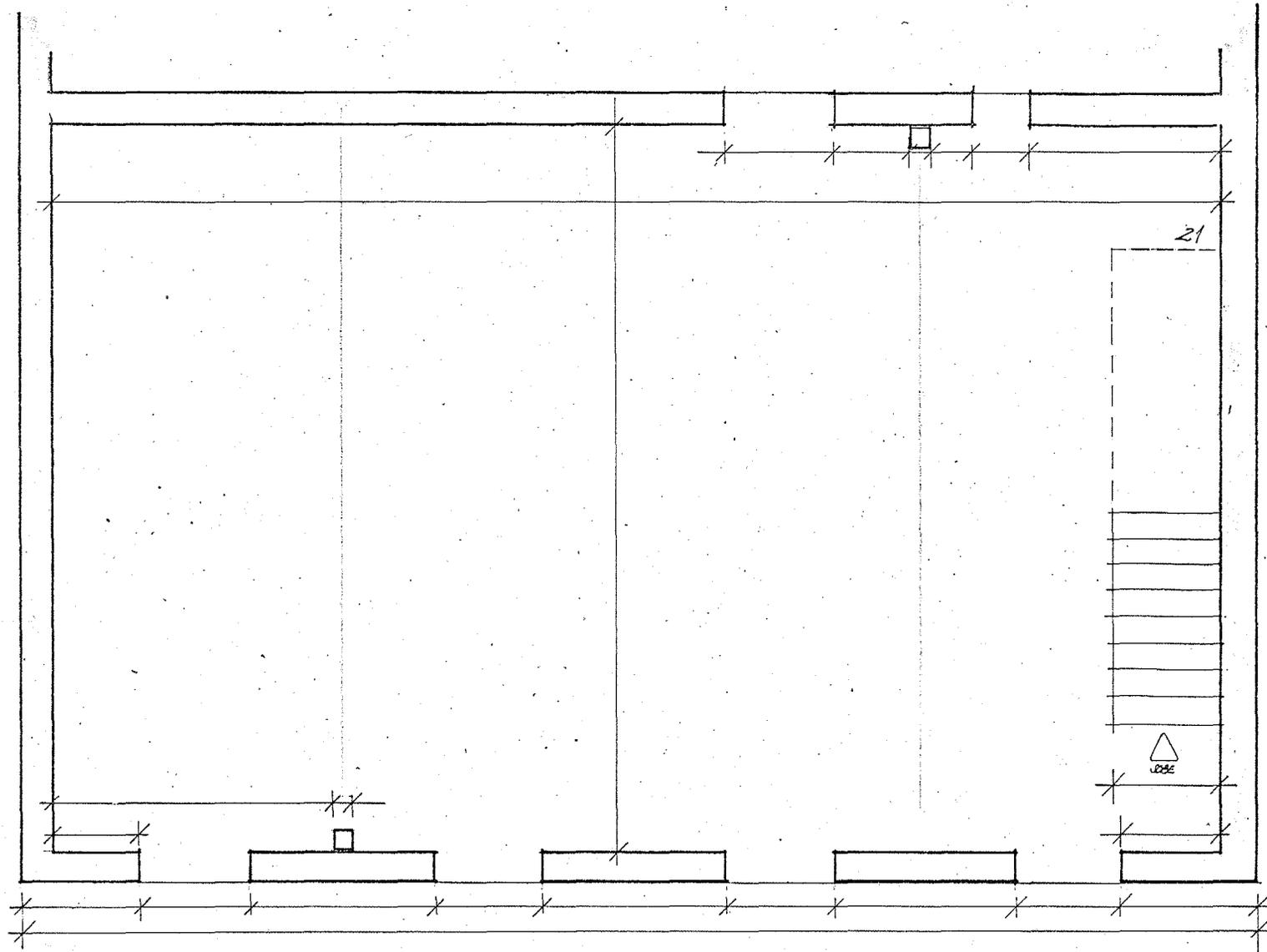




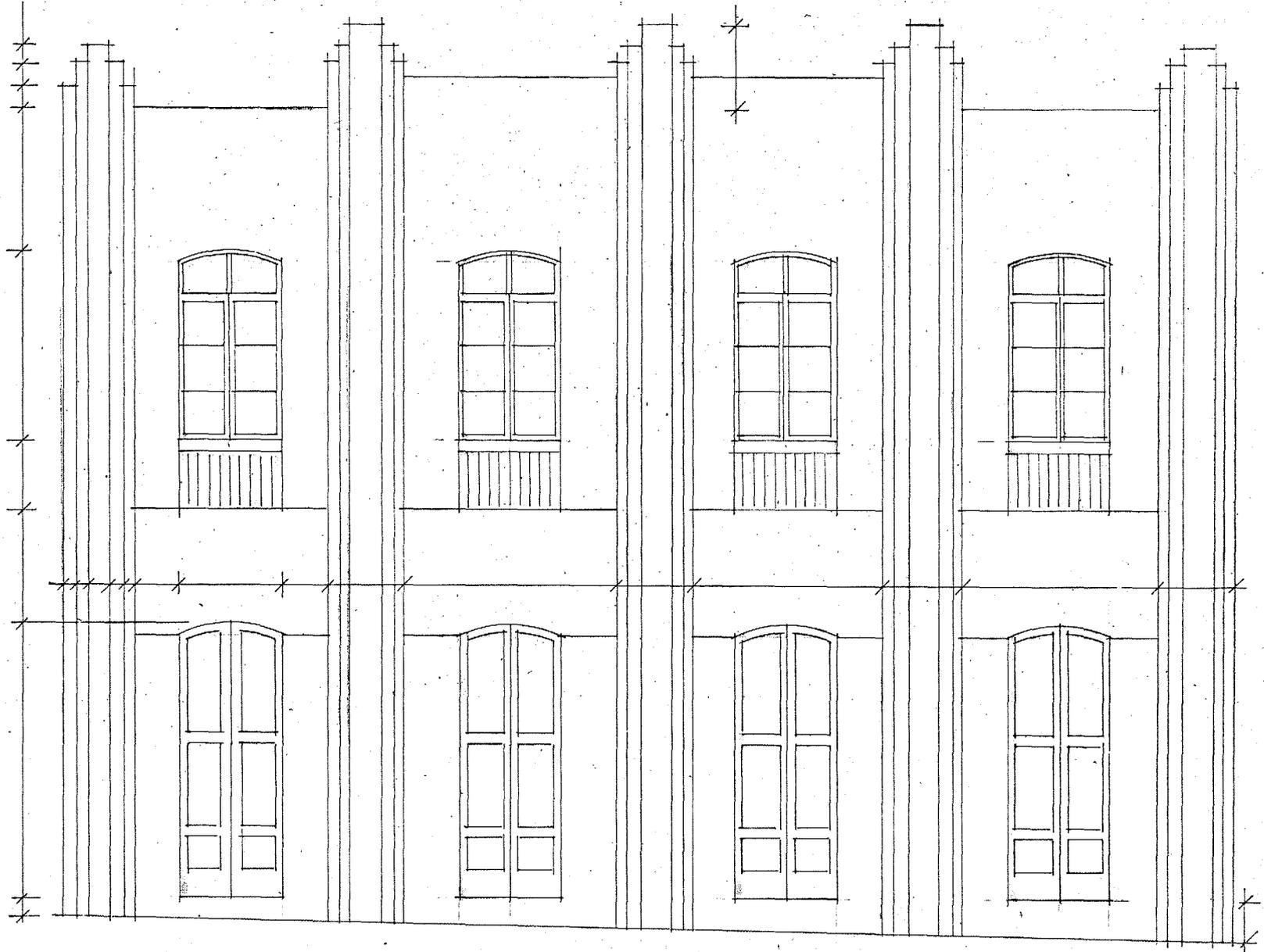
23

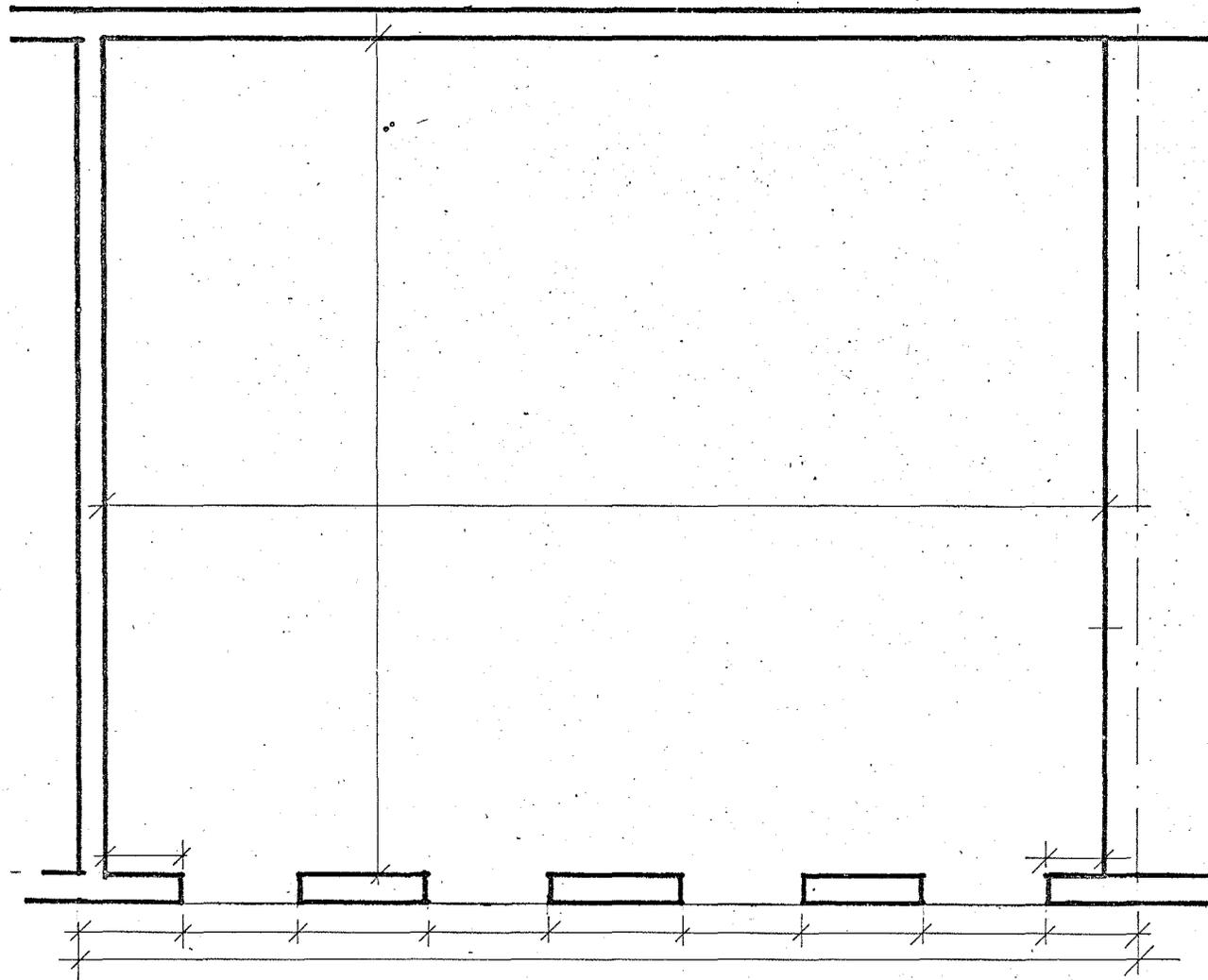


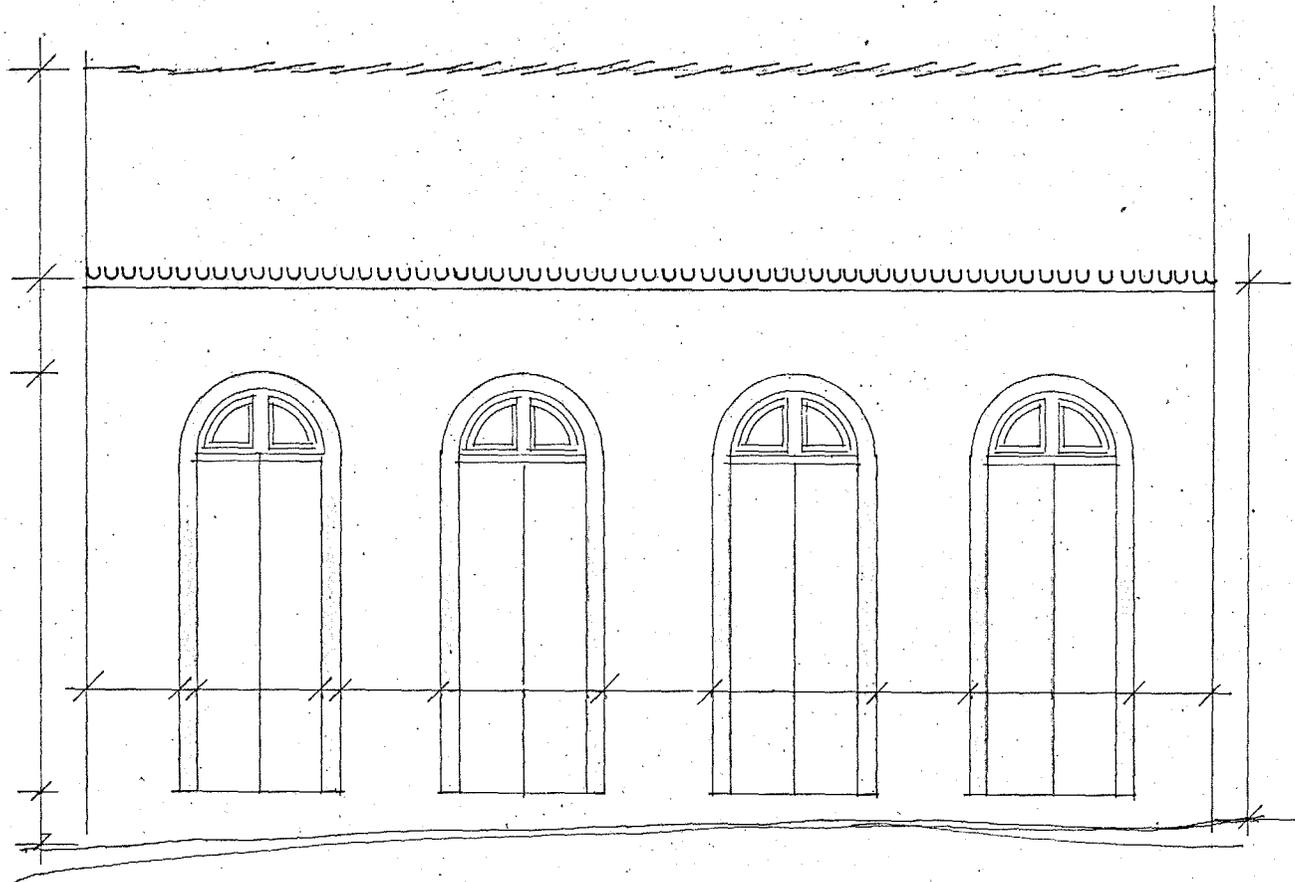
23



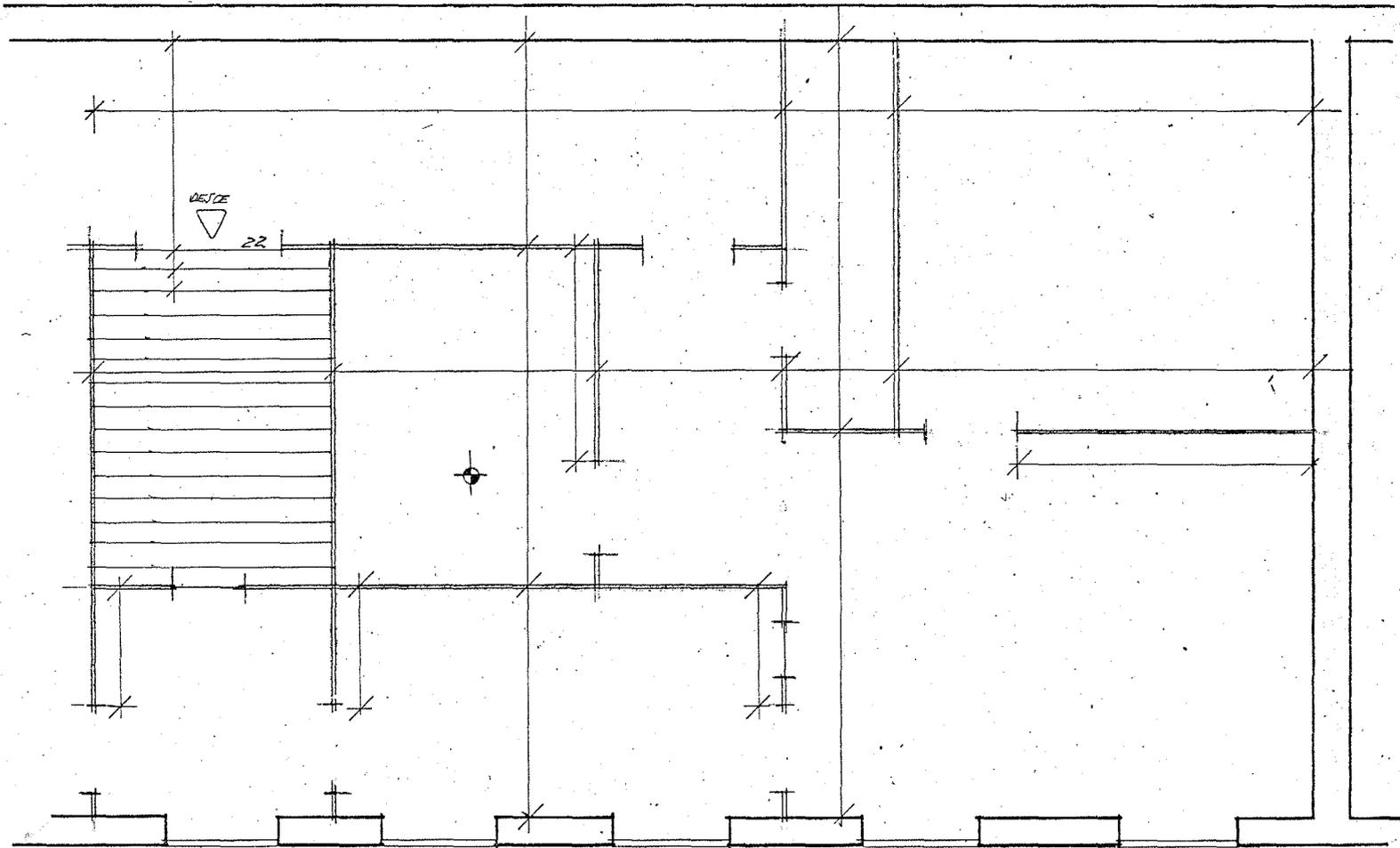
23



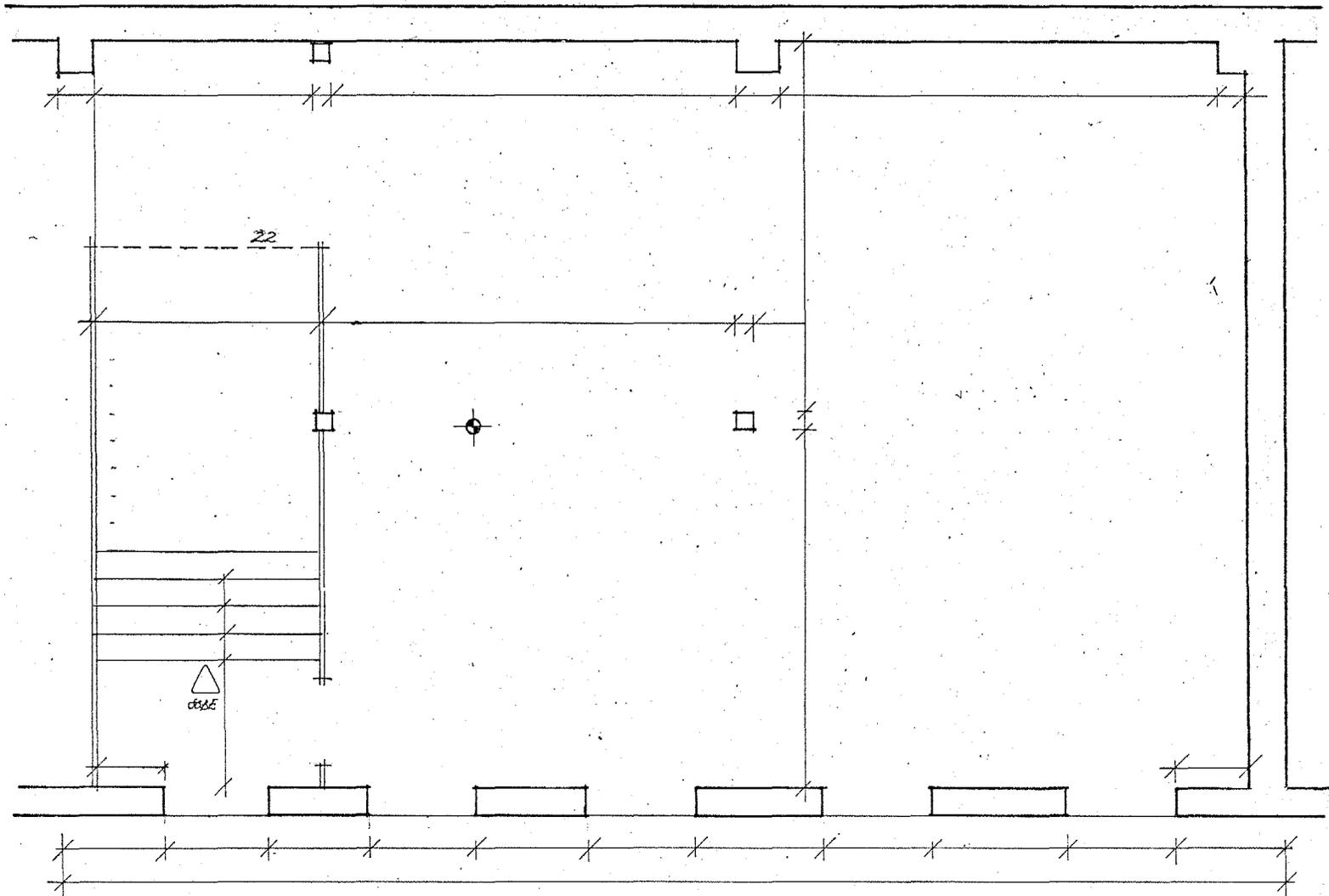


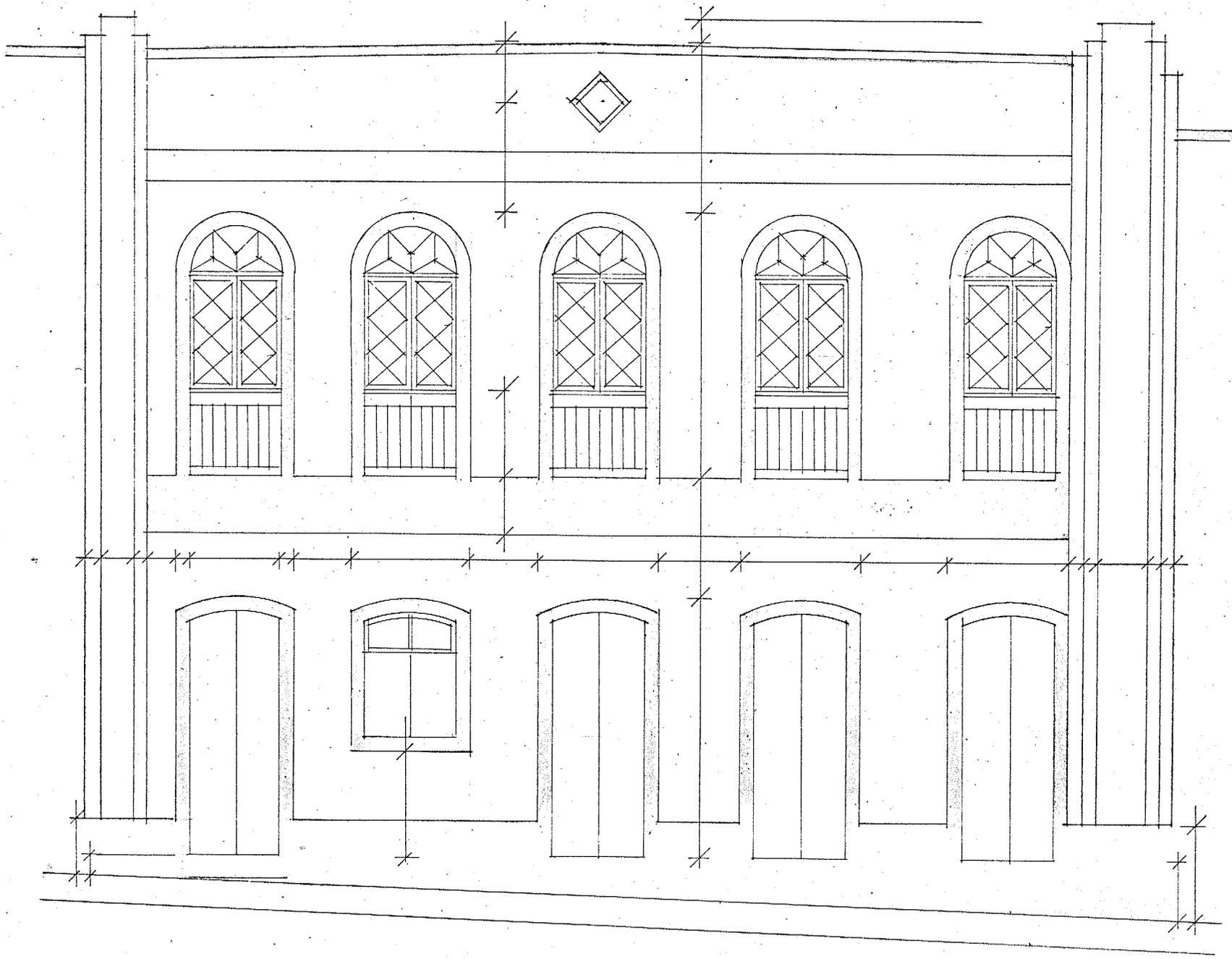


25

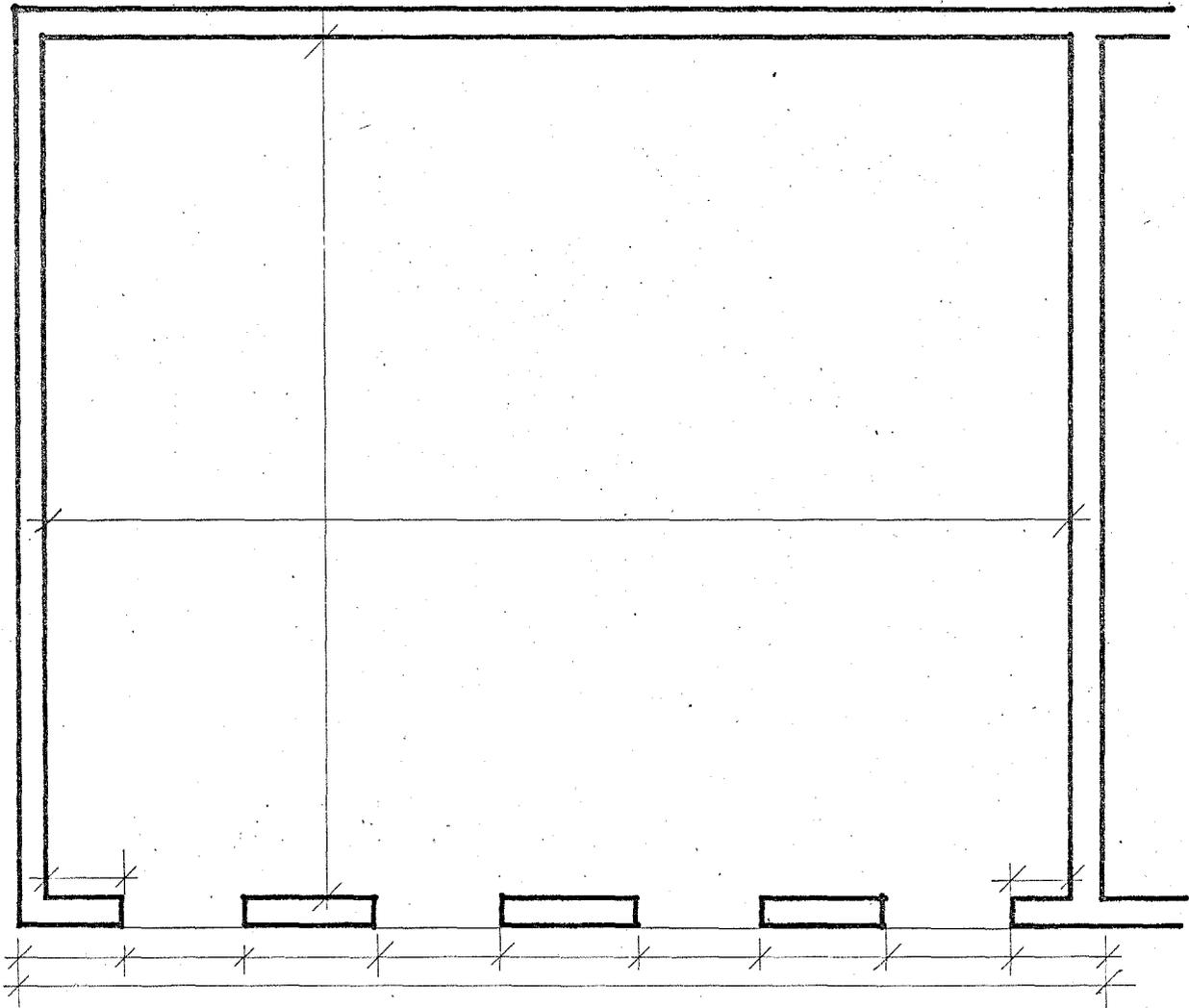


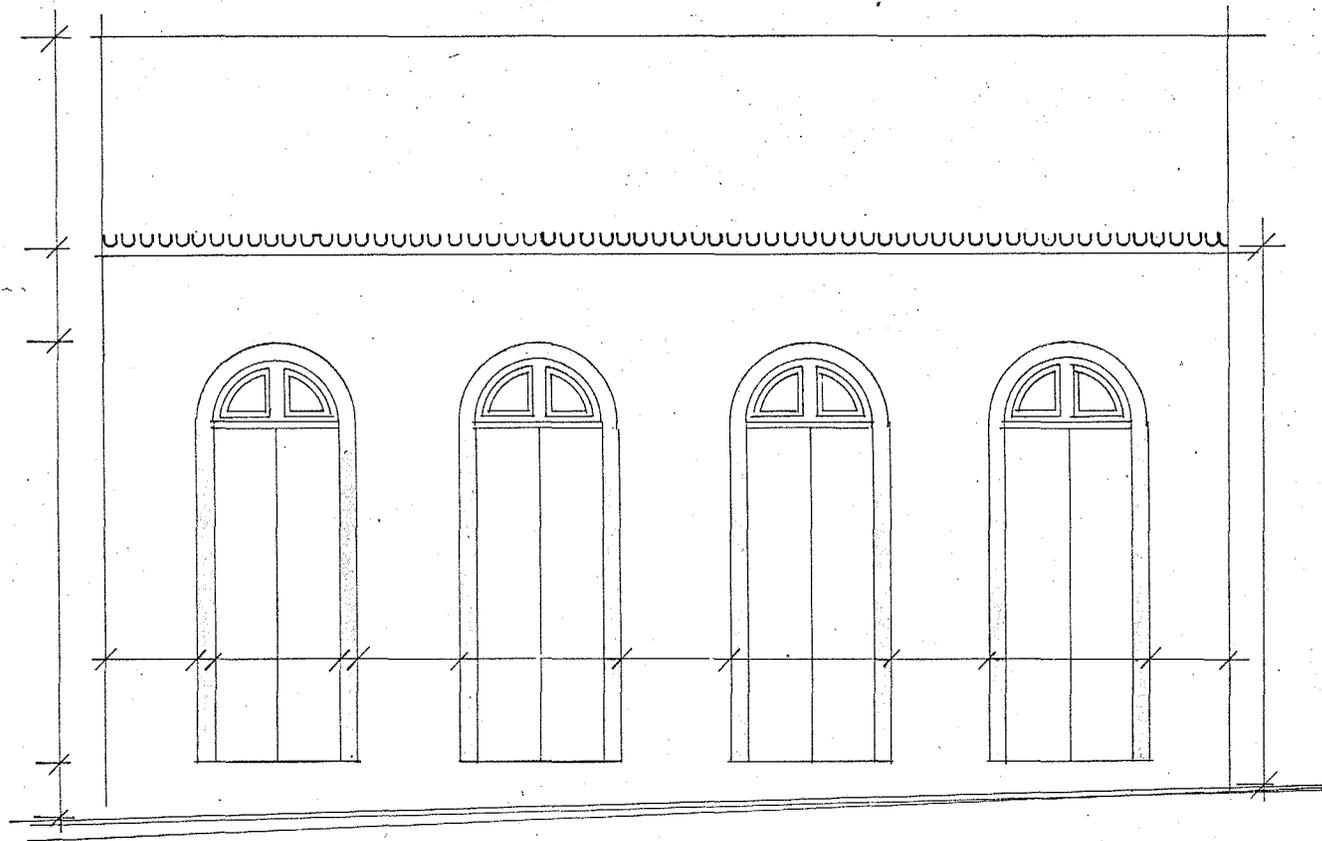
25

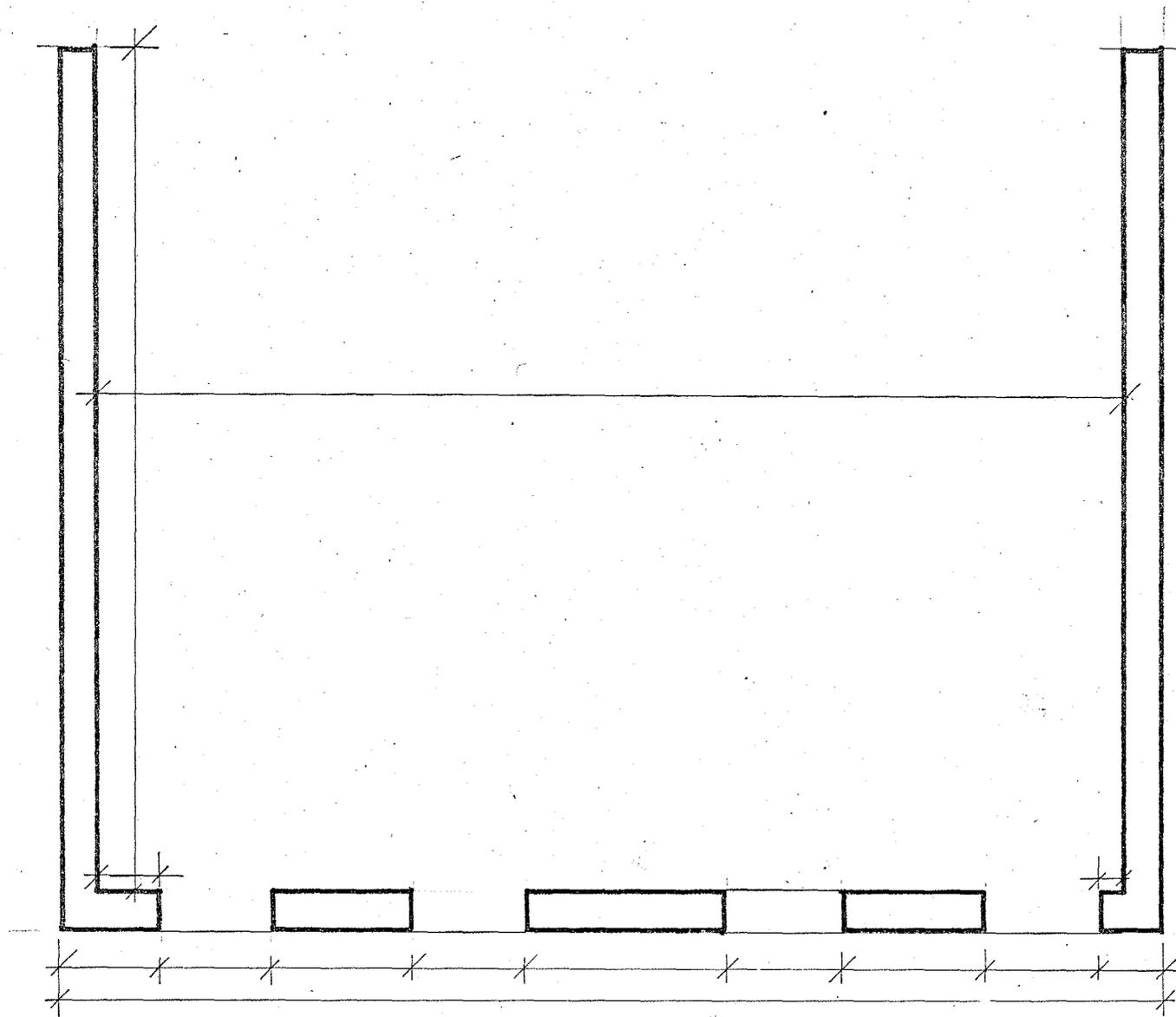




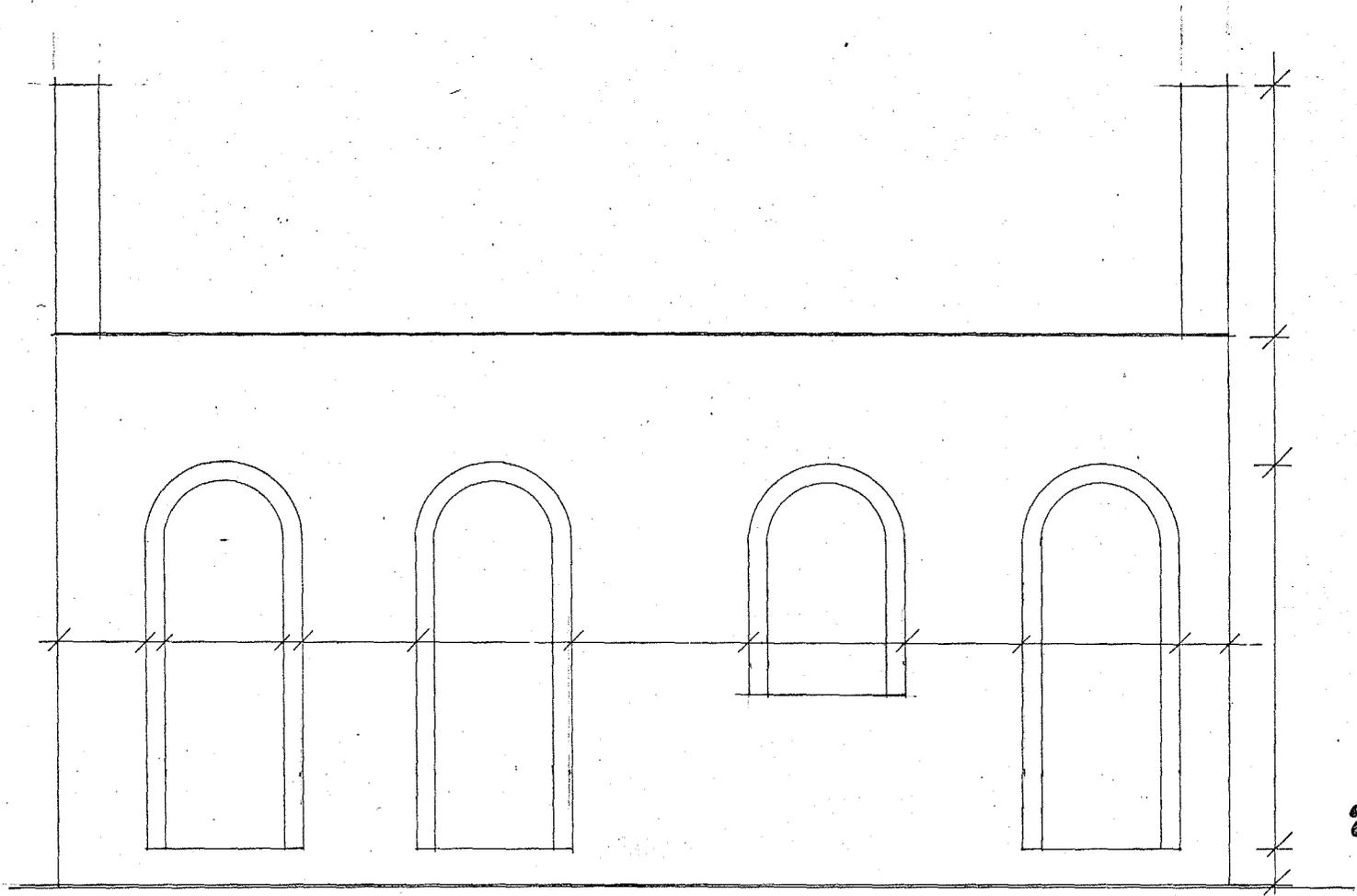
25



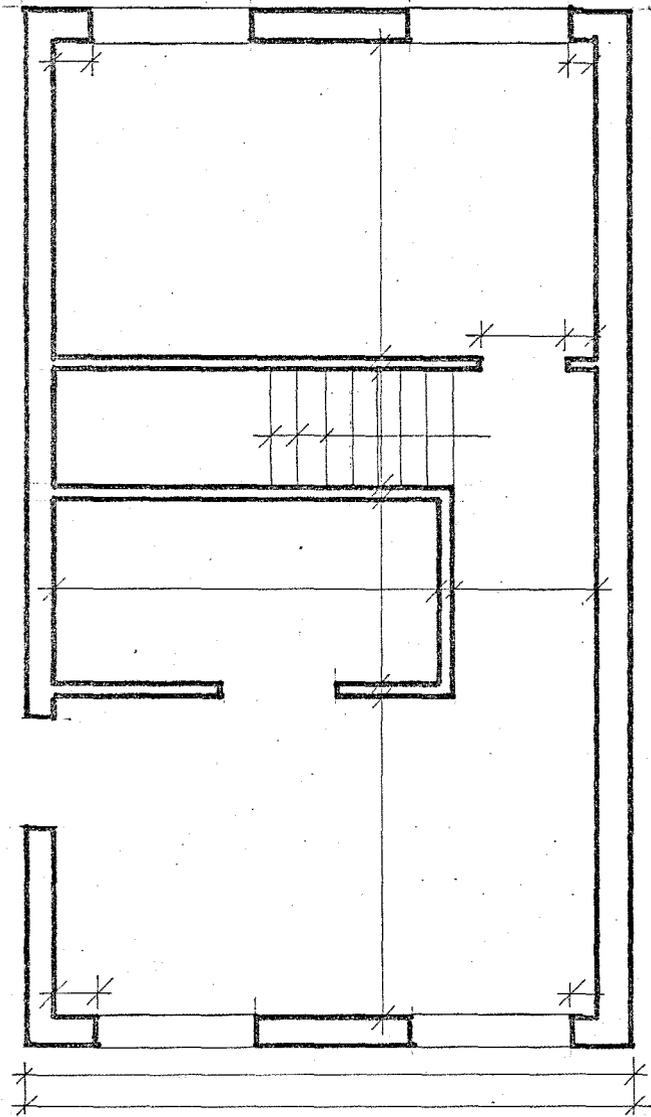




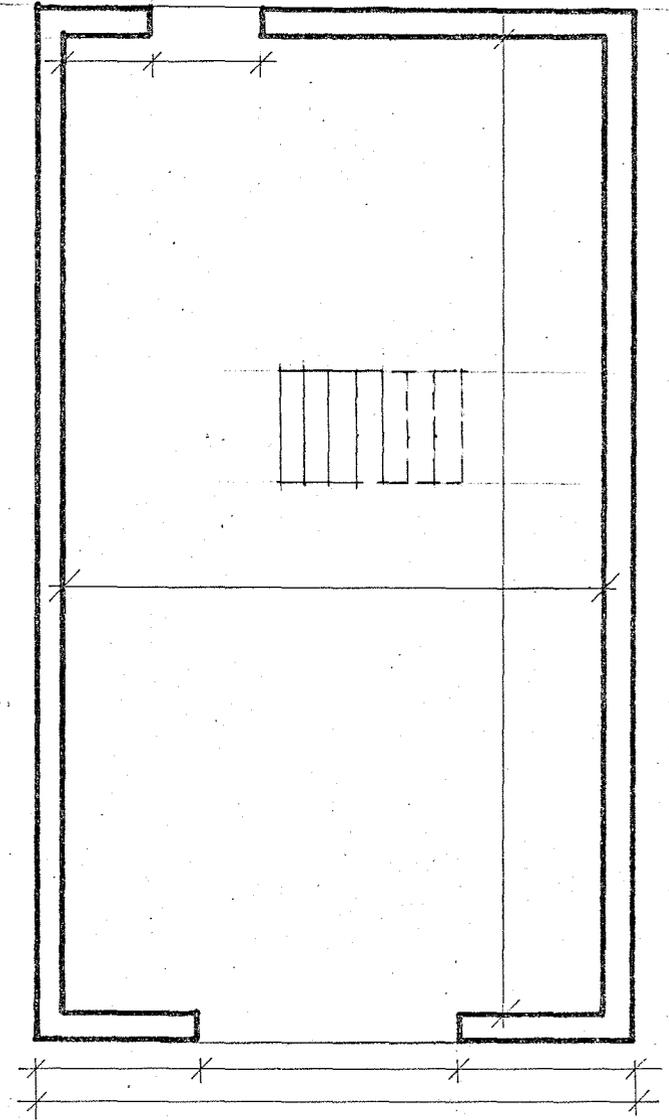
27

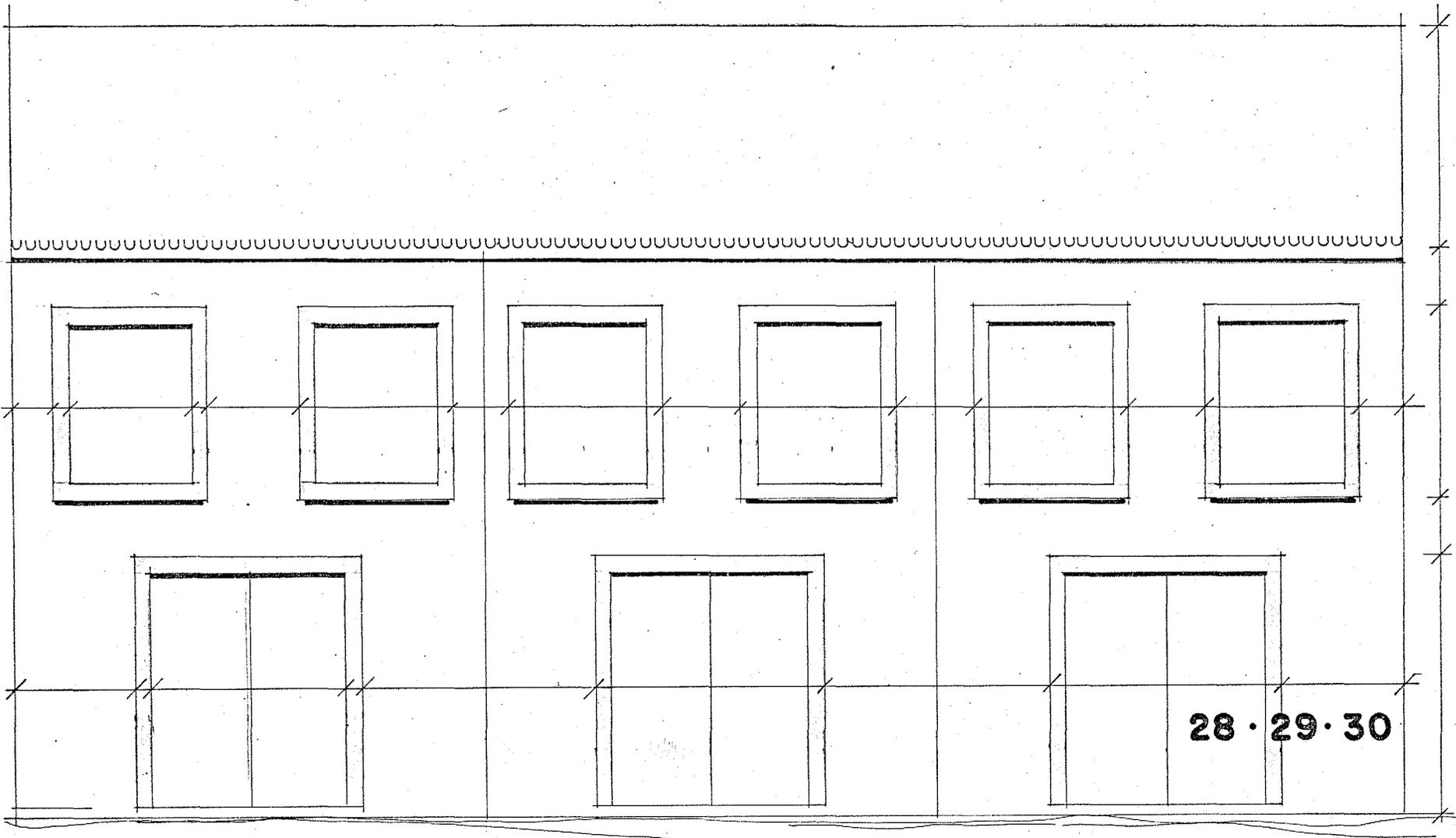


27

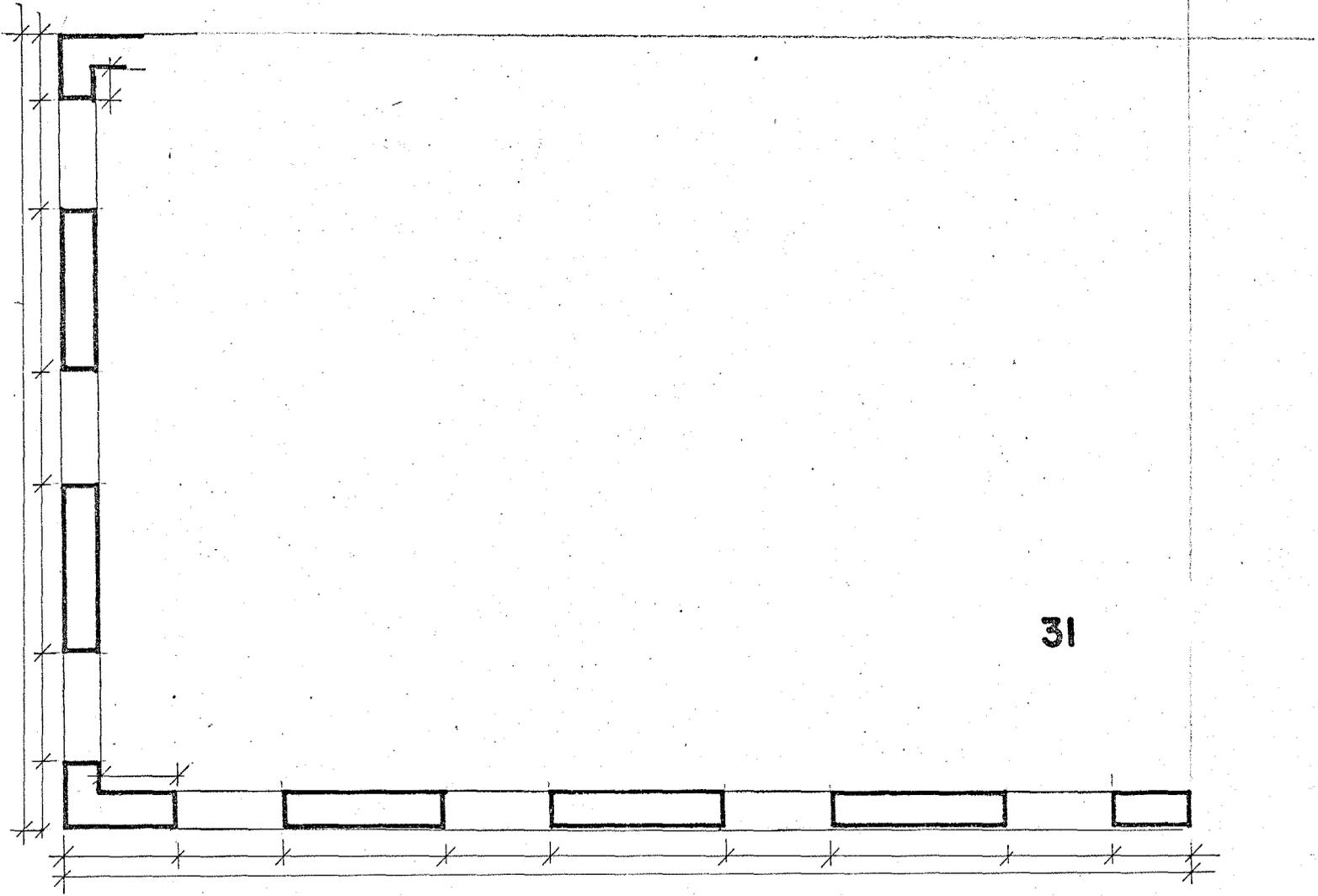


28·29·30

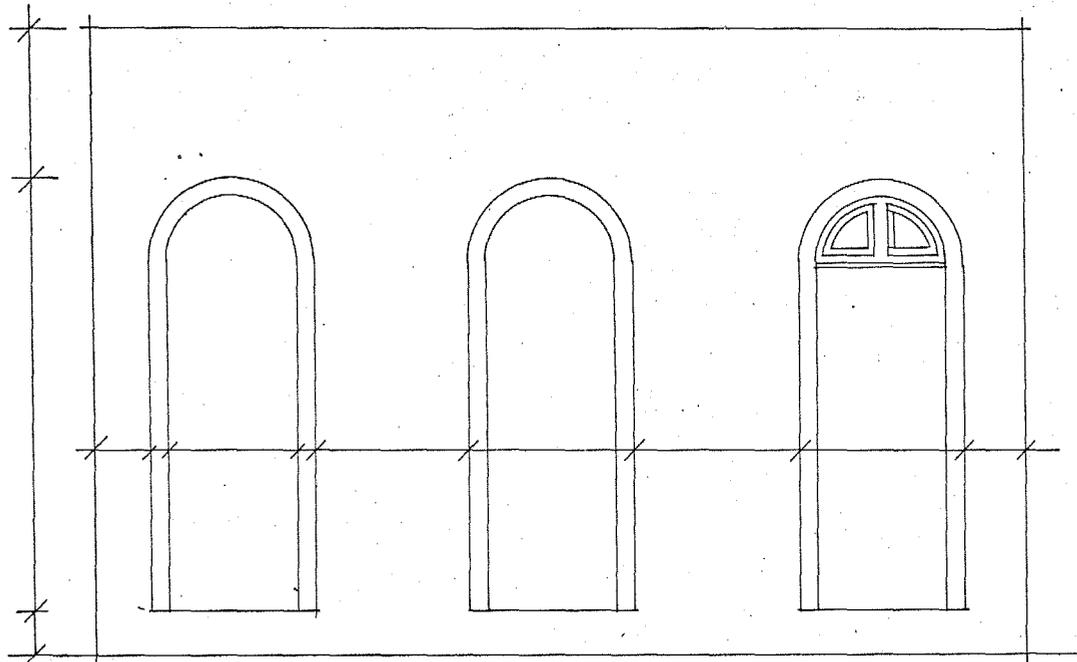


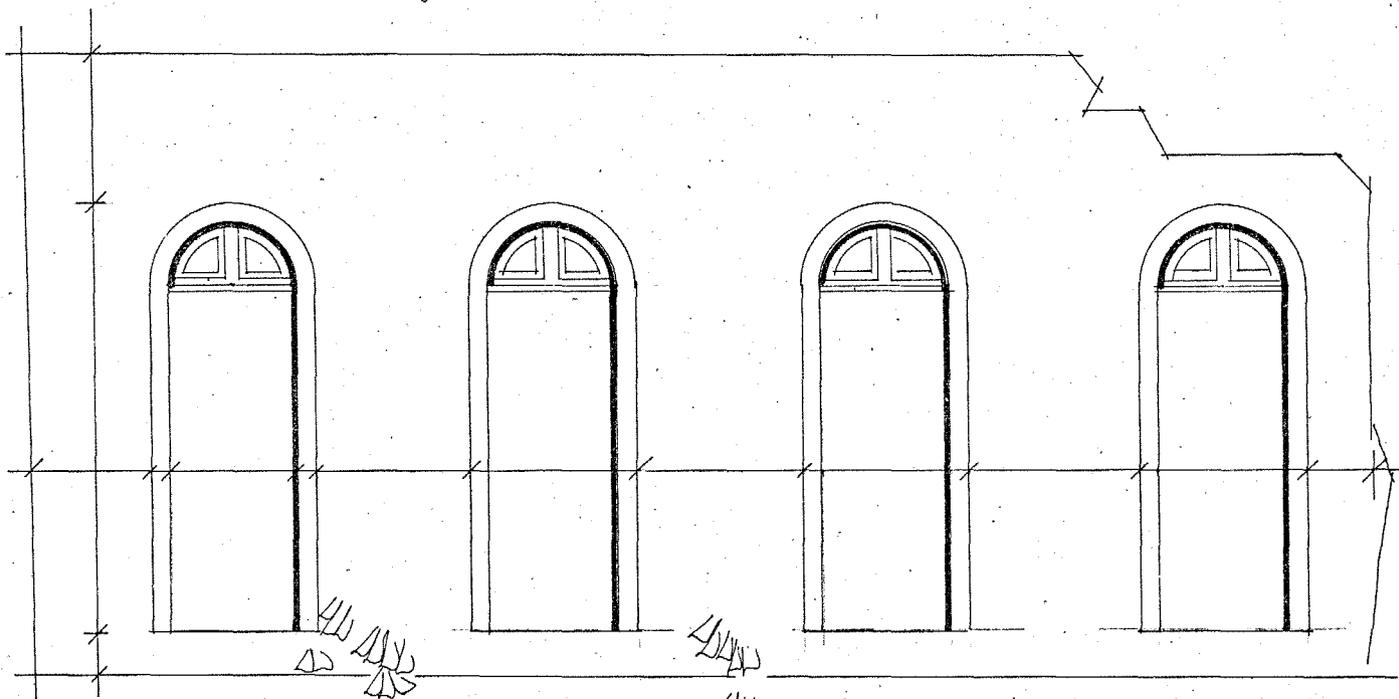


28 · 29 · 30



13

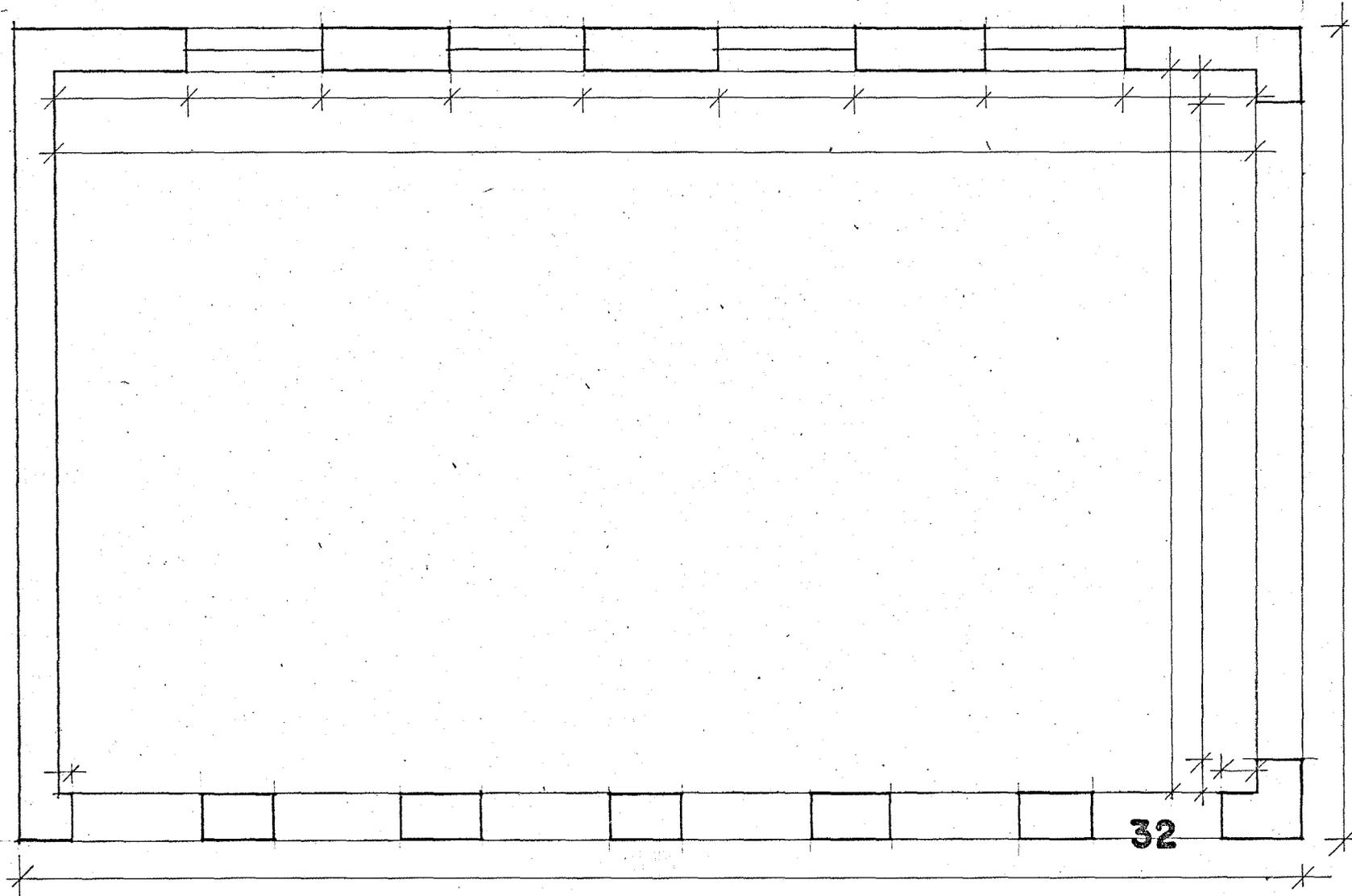




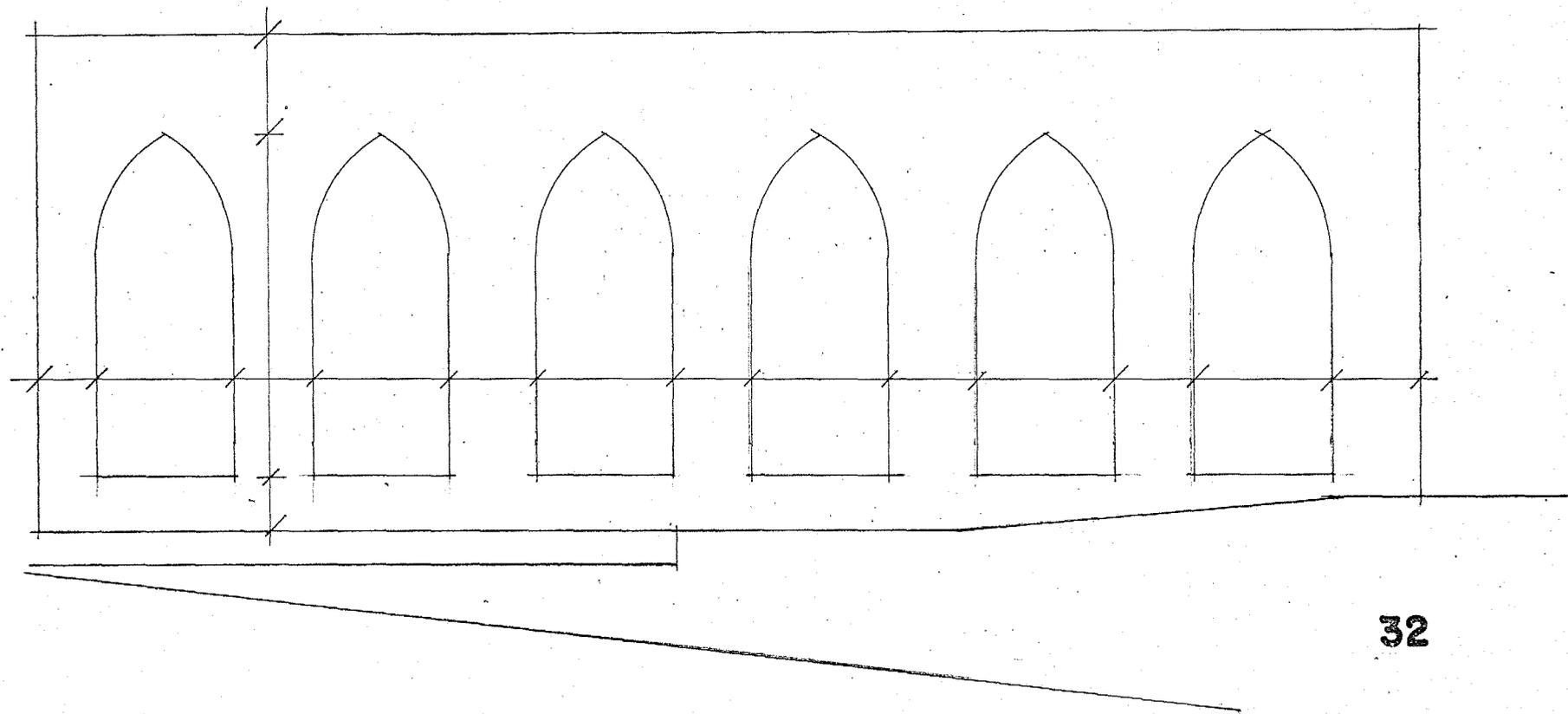
Handwritten Arabic annotations:
 4/100
 4/1000

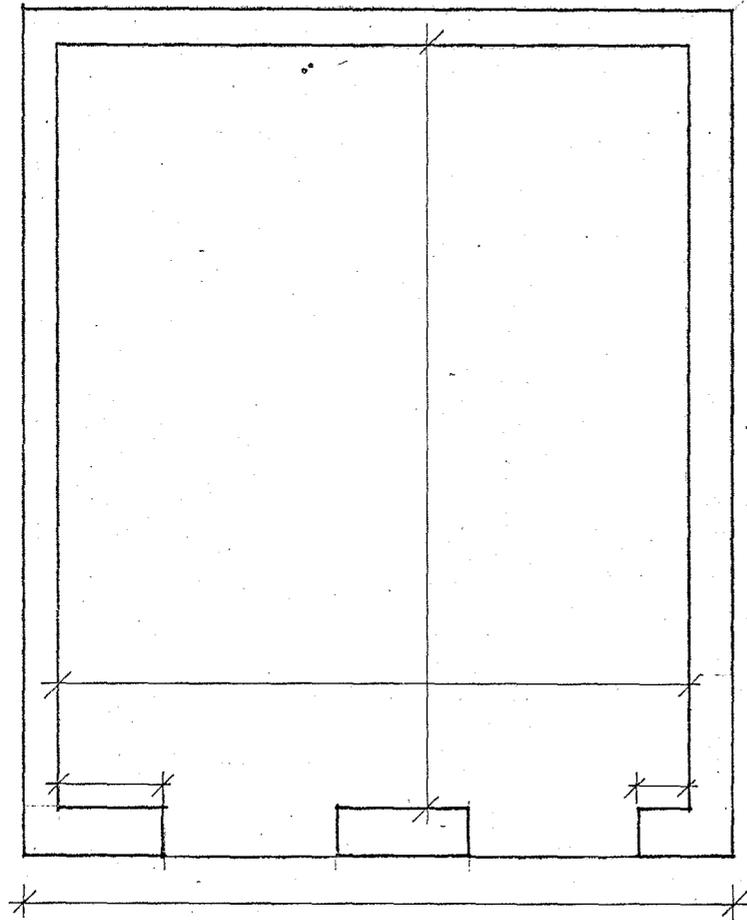
Handwritten Arabic annotations:
 4/1000
 4/1000

Handwritten Arabic annotations:
 4/1000
 4/1000

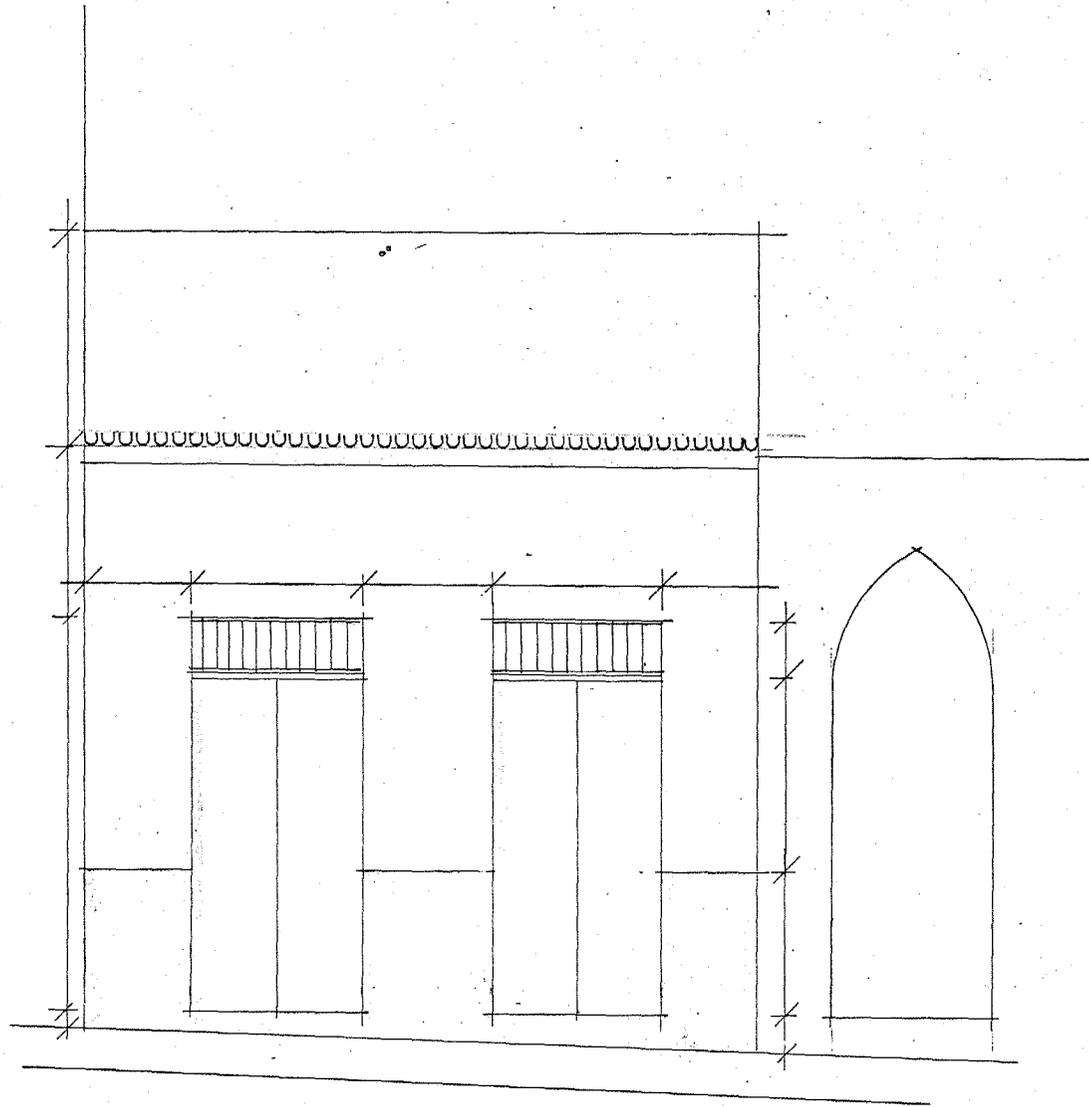


32





32 a



O LEVANTAMENTO DE DADOS FÍSICOS

As medições ao nível das unidades para o desenho em escala e os projetos, são realizadas por grupos de trabalho que efetuam leituras diretas e através de teodolito nos casos em que tal procedimento é arriscado ou impossível. Ao nível do conjunto urbano foi realizado levantamento plani-altimétrico na escala 1/250 das vias públicas da área de interesse, com individualização da testada de cada prédio e restituição aerofotogramétrica ampliada até 1:1000 com curvas de nível a cada 2,5 m. para informação da topografia geral do terreno.

Os detalhes construtivos são levantados fotograficamente e arquivados após cópia de contato, o que permite uma consulta rápida através de ampliação, sempre que necessário.

A REABILITAÇÃO DA ÁREA

A restauração da Área do Porto de São Mateus tem o objetivo de perpetuar um conjunto urbano significativo para o Espírito Santo e ao mesmo tempo criar uma estrutura suporte para a atividade turística.

A utilização contínua do local garantiria sua preservação como monumento e ao mesmo tempo beneficiaria a região e o Estado com mais uma atração.

Há perigo de uma deterioração rápida do que resta do casario, que exige uma intervenção urgente para preservação deste espaço cultural potencial.

É possível a adaptação do ambiente para suportar um pequeno festival anual de qualquer natureza, com possível ampliação para uma atividade cultural de maior duração, tudo depende da receptividade que vier a despertar a colocação inicial da idéia.

Sugere-se a divisão da área em duas zonas: uma de circulação de pedestres, compreendendo a Praça do Mercado, a quadra principal e ruas adjacentes; outra de circulação de veículos e que seria o acesso dos visitantes e seu estacionamento. Os espaços resultantes desta divisão funcional seriam utilizados de acordo com a natureza das atividades que aí viessem a se instalar. Por exemplo: Seja um festival de artes plásticas e as praças públicas serão oficina de trabalho e salão de mostra, seja um festival de música e os espaços servirão de palco, de platéia ou tablado de dança.

Da mesma forma, independentemente da natureza do que aí se organizar, sempre permanecerão os valores intrínsecos desses espaços públicos como a circulação, o encontro, as trocas de influências e bens.

Se o tempo mostrar que é possível fixar aí uma atividade mais duradoura como um curso de extensão ou aperfeiçoamento, será possível tirar partido da tranquilidade local, instalar estúdios, biblioteca, facilidades para uma permanência prolongada. Como instalações gerais que satisfaçam a uma instalação deste gênero estão:

- CAMPING E ANEXOS - Com área aproximada de 4.000 m², instalações sanitárias, tanques, facilidades de cozinha, administração, serviços de utilidade e estacionamento de casas-reboque.
- ESTACIONAMENTO DE VISITANTES - Com área para receber ônibus de turismo e automóveis de passeio.

- SALÕES PARA CURSOS - No interior dos casarões e com possibilidade de serem subdivididos para atender a outras finalidades.
- OFICINAS DE ARTE - Com instalações elétricas e hidráulicas adequadas ao uso, depósitos, bancadas.
- RESTAURANTE SELF-SERVICE - Para permitir uma maior liberdade ao visitante estrangeiro e uma refeição de baixo custo ao estudante e ao turista.
- ALBERGUE DE JUVENTUDE - Filiado ao ISTC (International Student Travel Conference) e aberto a estudantes universitários do mundo inteiro mediante uma diária padronizada por um período de três dias. Possibilitaria um intercâmbio com jovens de culturas diferentes e abriria perspectivas para todos.
- SEDE ADMINISTRATIVA - Para coordenação de todas as atividades do local. Talvez vinculada à Universidade Federal do Espírito Santo.
- ESCRITÓRIO DE TURISMO - Vinculado à Secretaria Estadual de Turismo e destinado a informar os visitantes quanto às opções de turismo local e em geral, à venda de passagens, reservas de hotéis, fornecimento de guias.
- RESTAURANTE TURÍSTICO - Com pratos típicos, à beira do rio, explorando a ambientação do velho porto e anexo ao cais flutuante com possibilidades de passeios pelo rio, pescarias, etc.
- LOJAS - Para venda de produtos locais de artesanato e lembranças.
- AUDITÓRIOS - Para o uso dos cursos ou eventuais Congressos ou Simpósios.

- SALAS DE MÚSICA - Com isolamento acústico para a não interferência entre atividades.
- BIBLIOTECA - Para pesquisa dos alunos participantes.
- ÁREAS EXTERNAS DE ENCONTRO - Para as feiras, os cafês ao ar livre, as manifestações folclóricas, o estudo, o lazer, o trabalho artístico sob a luz, o espetáculo de arena e a circulação.

OS ASPÉCTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DA REABILITAÇÃO

Um tecido urbano não se resume ao suporte das atividades humanas, ao aspecto físico das edificações, instalações e vias. É um meio em que coexistem as atividades e as estruturas. Há que considerar portanto os fatos sociais, as atividades econômicas e a estrutura em que se desenvolvem.

No caso em questão é necessário um estudo simultâneo que nos dê uma melhor visão deste meio, de seus habitantes, das causas que conduziram às condições atuais e dos possíveis caminhos a seguir para a reabilitação e integração do porto de São Mateus à cidade e à sociedade.

Um melhor conhecimento dos habitantes pode e deve sugerir uma atividade econômica que possibilite sua participação no sistema de produção fazendo desaparecer a causa de sua marginalidade. Esta atividade, por sua vez, será a garantia da perpetuação do monumento recuperado, uma vez que dará um sentido prático a todo o recurso e trabalho mobilizado.

Uma recuperação voltada somente para o aspecto arquitetônico teria de limitar-se apenas a aspectos gerais para que o conjunto conservasse uma flexibilidade a futuras propostas de utilização correspondentes à sua realidade social.

