

IJ00281

RESTAURAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DA ÁREA
DO ANTIGO PORTO DE SÃO MATEUS-ES

1977

IJ00281
8783/1989
EX: 2



IJ00281

711 460 3835 2056
F98 L n
8783/89
ex. 2

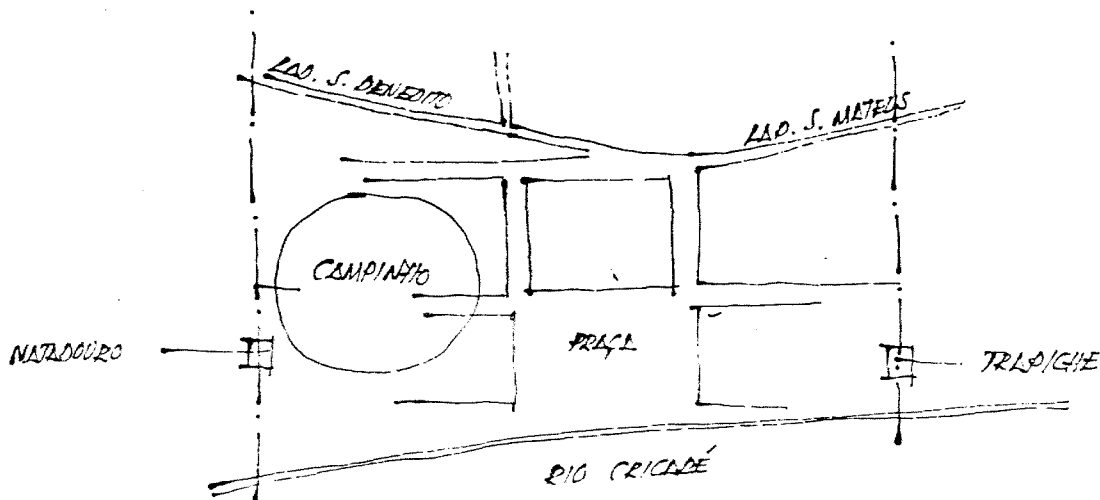
RESTAURAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DA ÁREA
DO ANTIGO PORTO DE SÃO MATEUS-ES

Relatório da 1a. Fase :

- 1.1 Delimitação da Área de Interesse
- 1.2 Levantamento Histórico
- 1.3 Seleção de prédios / Numeração / Legenda
- 1.4 Croquis de fachadas e interiores
- 1.5 Levantamento Topográfico
- 1.6 Recrutamento de auxiliares para medições locais

1.1 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 à encosta, na altura das duas ladeiras mencionadas. A ilustração esclarece melhor estes limites:



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 laterais de S. Gonçalo, S. Benedito e S. 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 importantes. 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:

CONSIDERAÇÕES -

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 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, o que exige uma intervenção rápida 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 dependendo da receptividade que vier a despertar e 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	ALBERGUE DE JUVENTUDE	LOJAS
SALÕES PARA CURSOS	SEDE ADMINISTRATIVA	AUDITÓRIOS
OFICINAS DE ARTE	ESCRITÓRIO DE TURISMO	SALAS DE MÚSICA
RESTAURANTE SELF-SERVICE	RESTAURANTE TURÍSTICO	BIBLIOTECA

1 . 5 LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO -

Foi providenciada a restituição aerofotogramétrica ampliada até a escala de 1:1000 da área de interesse junto ao Departamento de Aerofotogrametria e Fotointerpretação (DAF) e igualmente o levantamento e nivelamento em escala 1:250 das ruas, ladeiras e praça, bem como a medição da testada de cada prédio.

1 . 6 AUXILIARES PARA MEDIÇÃO LOCAL

Foi solicitada a contribuição de 12 estagiários formando 4 grupos de tres elementos. Três desses grupos se destinam à medição com trena, metro e transcrição de dados para as fichas de cada prédio.

O quarto grupo deverá trabalhar no exterior do casario, medindo alturas com auxílio de aparelho, quando estas medições se revelarem im - possíveis ou perigosas por operação direta.

Tendo o rio como via principal de acesso e a região do Porto como centro de comércio e negócios, S. Mateus tornou-se um centro aristocrático - com vida social intensa. Os casarões serviam como habitação às famílias e ao mesmo tempo abrigavam as instalações comerciais no térreo. A praça e as ruas, calçadas com as pedras trazidas nos porões dos navios, como lastro para a entrada da barra, eram iluminadas por lampiões.

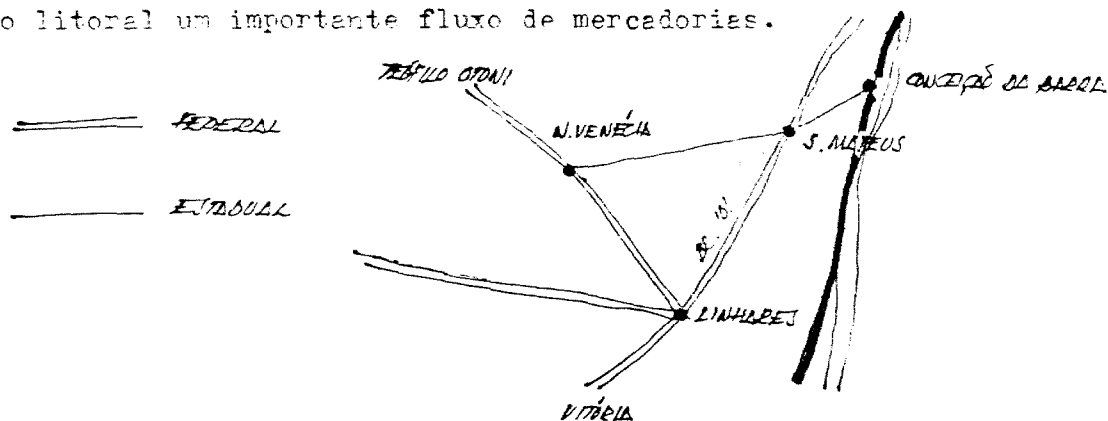
Doze palmeiras imperiais, em grupos de quatro, orlavam tres lados - da Praça do Comércio, calçada na periferia e gramada no centro, e torno do chafariz, cuja construção fora autorizada em 1874. Foram eliminadas em 1932.

A abertura de estradas de rodagem fez decrescer a importância do rio como via de comunicação e facilitou a emigração para a capital.

O comércio transferiu-se gradualmente para a cidade alta, precedido das residências, em busca do acesso mais fácil aos transportes terrestres.

Funcionou ainda o porto, já em decadência, até 1935/40, já com sua função urbana inteiramente degradada.

A erradicação dos cafezais 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.



As atividades econômicas permanecem baseadas na agricultura, indústria madeireira e pecuária. Há um início de exploração petrolífera na região.

As igrejas de São Benedito e São Mateus são tombadas pelo IPHAN. Como manifestações folclóricas pode-se citar:

- . o "barreiro" - reunião de vizinhos, com ladainhas, cânticos e danças, à noite, para a construção de casas de taipa.
- . "reisados" e "congós" - Nos levantamentos do mastro do padroeiro (S. Mateus) a 26 de setembro, com danças e batuques.

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 S. Mateus a Sta. 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 12 palmos de profundidade. Nas marés baixas a profundidade não passava de 4 palmos. Nas marés pequenas atingia 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, Sta. Cruz e S. Mateus, na segunda destas travessias.

Embora existisse desde 1810 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)
- . " Lad. S. Benedito (lei 6 de 4/11/1870)
- . " Lad. S. Gonzalo (idem)
- . " Rua Direita (lei 46 de 16/11/1873)
- . Canalização Fonteda Bica (lei 8 de 15/11/1871)
- . Iluminação Pública (lei 30 de 20/11/1875)
- . (lei 15 de 29/11/1864)
- . (lei 11 de 1/4 /1881)

1.2 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 conseguiu 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.

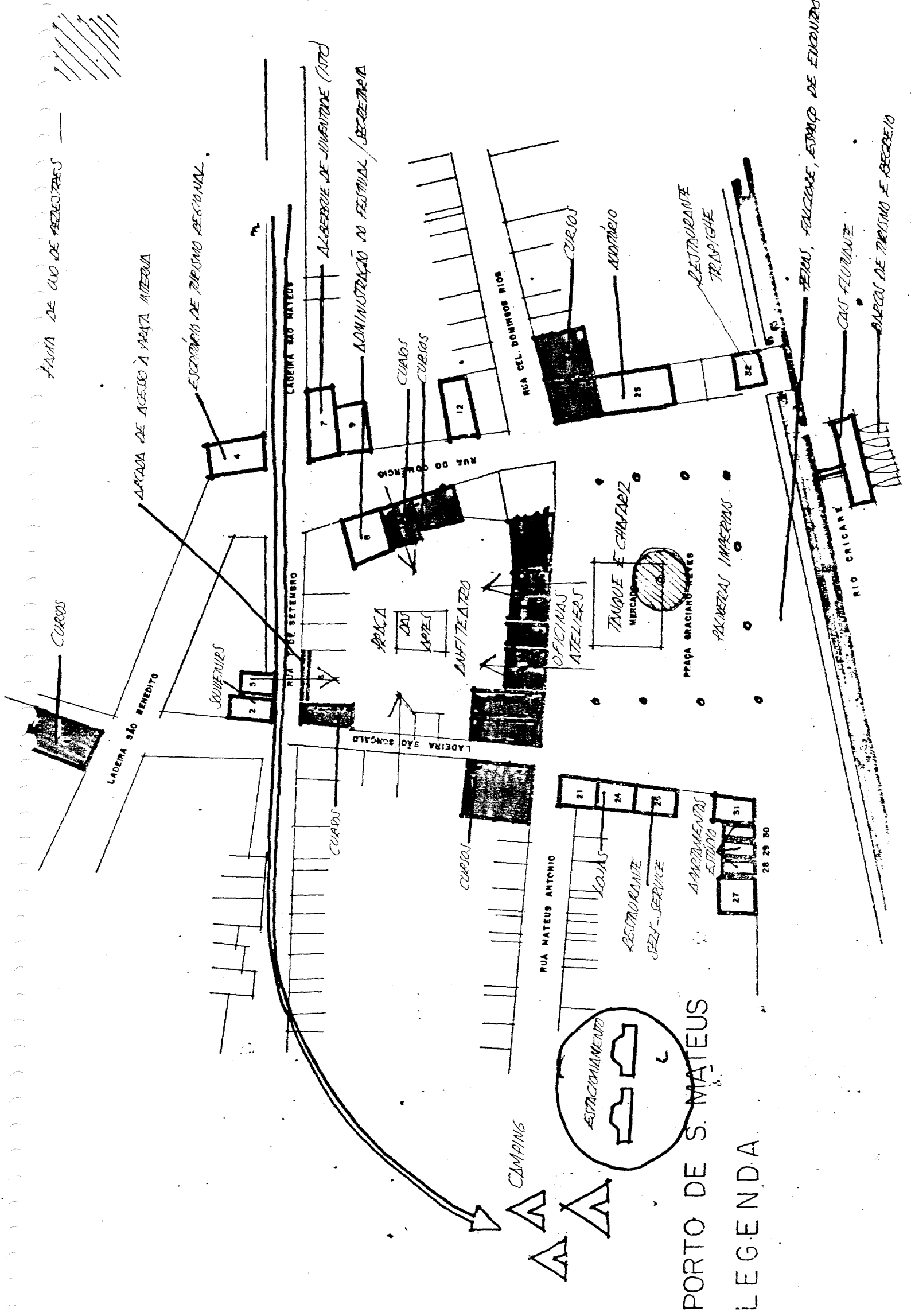
Alguns anos passados do estabelecimento da povoação foi esta visitada pelo Pe. Anchieta, em 21 de setembro de 1596, dia de S. Mateus, o que serviu de motivo para que se nomeasse novamente a localidade que até então chamara-se Cricaré, como o rio. Construiu-se então uma capela à margem do rio dedicada 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 S. 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 E. 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 S. 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.

FAMA DE CÃO DE PEDIESTRES



PORTO DE S. MATEUS
LEGENDA

BIBLIOGRAFIA .

HISTÓRIA DO E.SANTO
DICIONÁRIOS HISTÓRICOS E
GEOGRÁFICOS DO E.SANTO

Ma.Estela de Novaes - Ed.Âncora

Dr.César Augusto Marques (1878)

Dr.Eurípedes Queiroz do Vale

Dr.Eugênio de Assis

SÍNTESE DA HISTÓRIA DA CIDADE
DE S.MATEUS

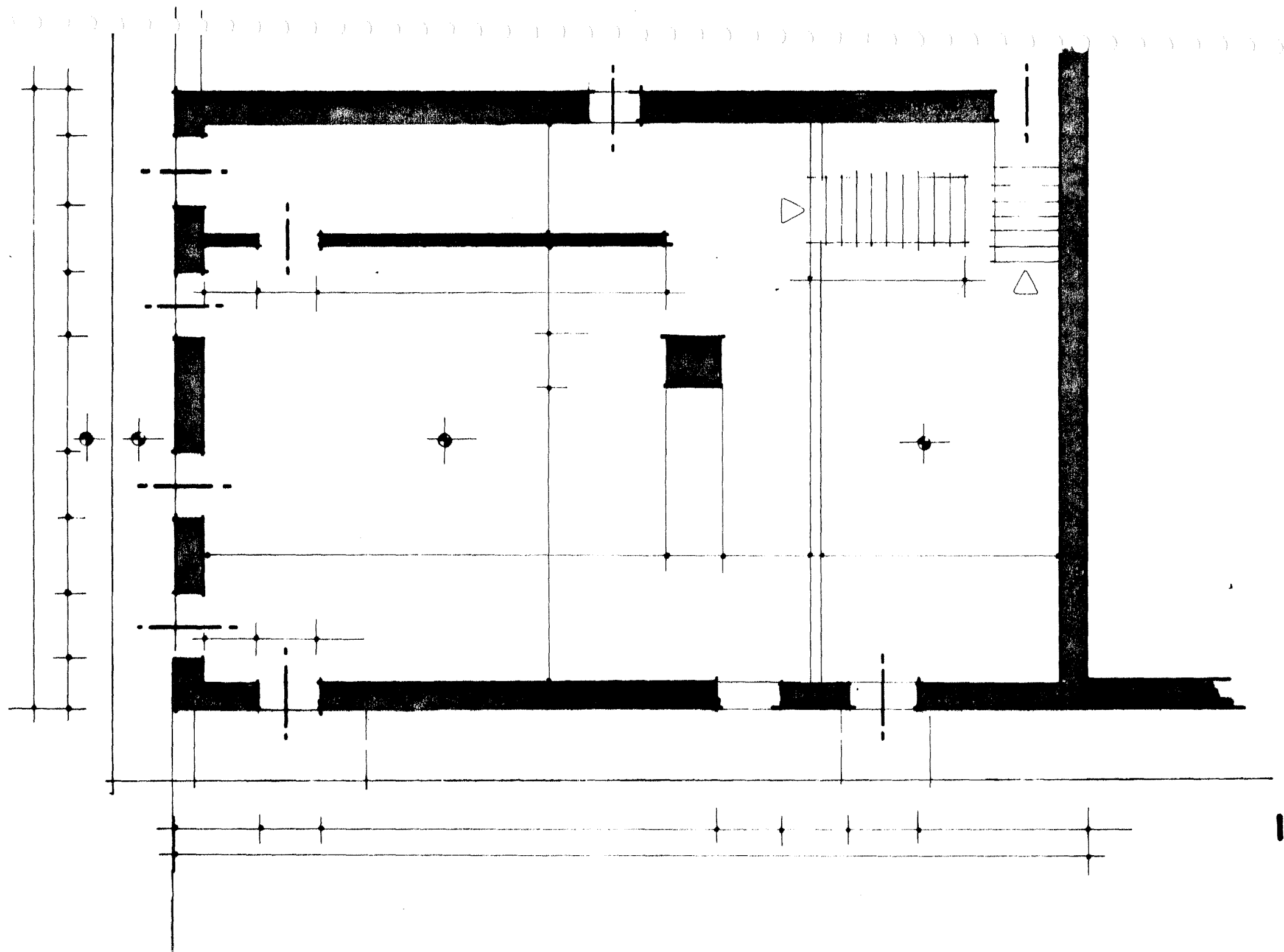
Dr.Francisco Eugênio de Assis

Imprensa Oficial (1946)

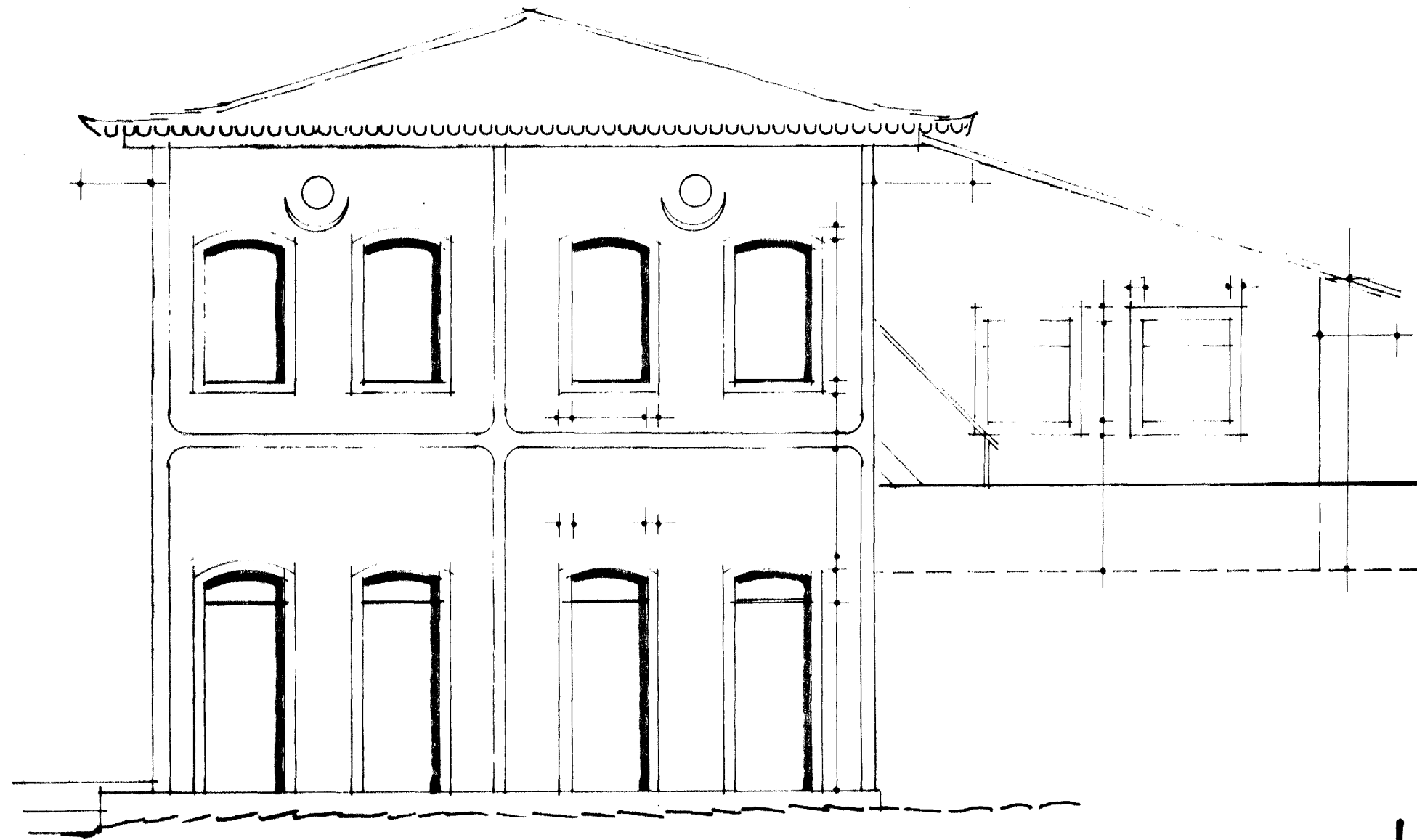
MONOGRAFIA DO IBGE
COMPILAÇÃO DAS LEIS PROVINCIAIS
DO E.SANTO(1835-1881)

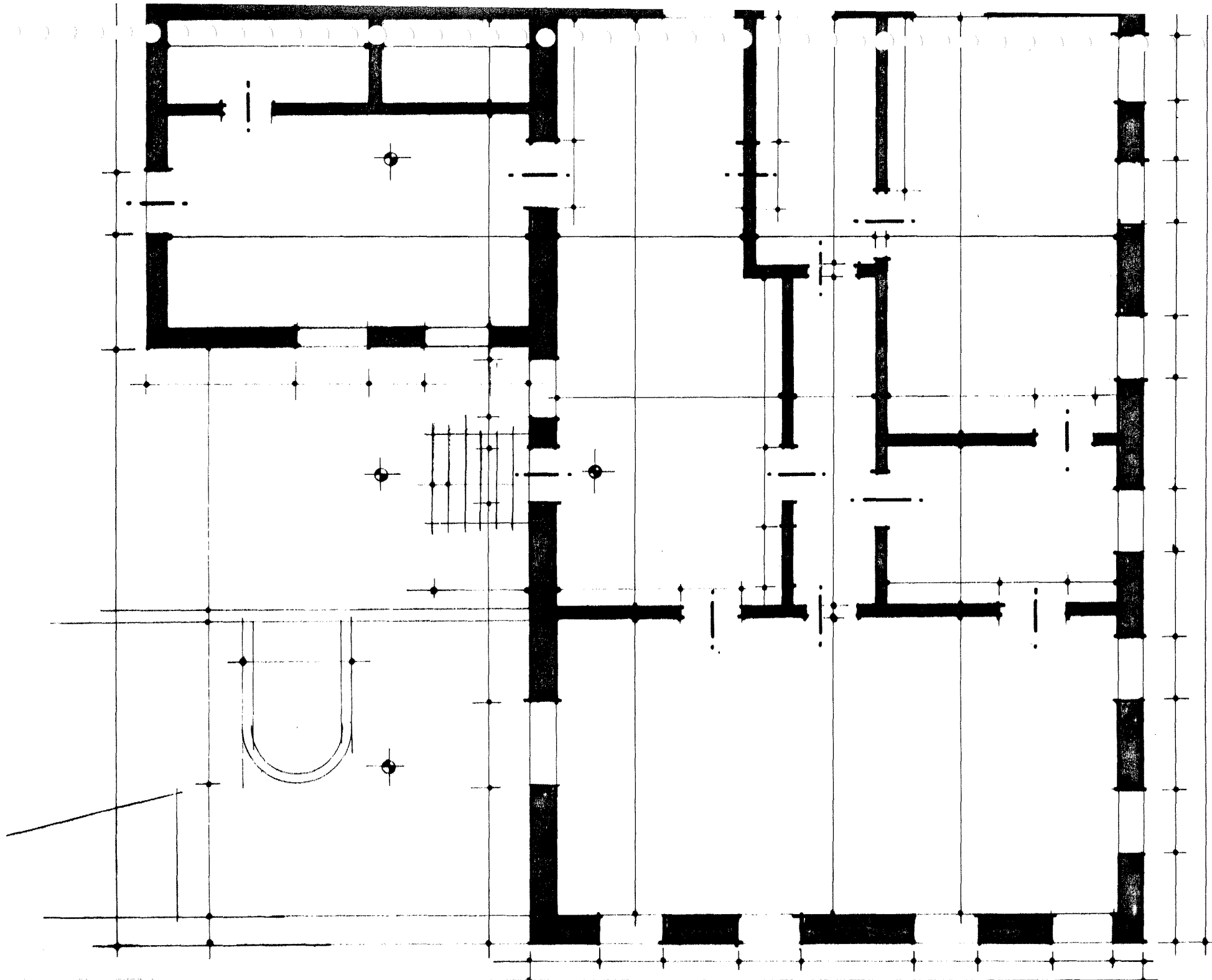
Conselho Nacional de Estatística(1965)

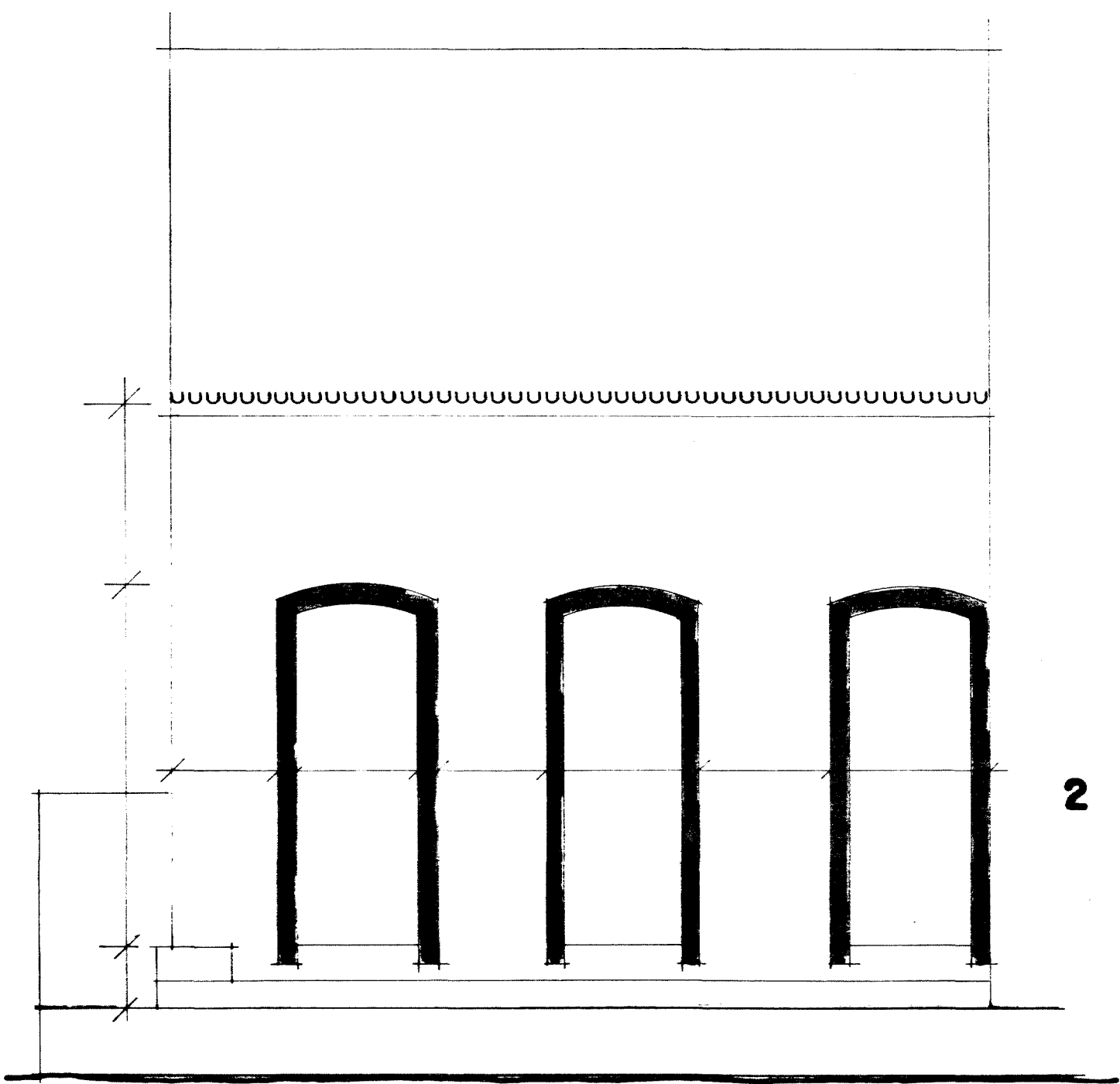
Miguel B.Vieira de Amorim (1882)



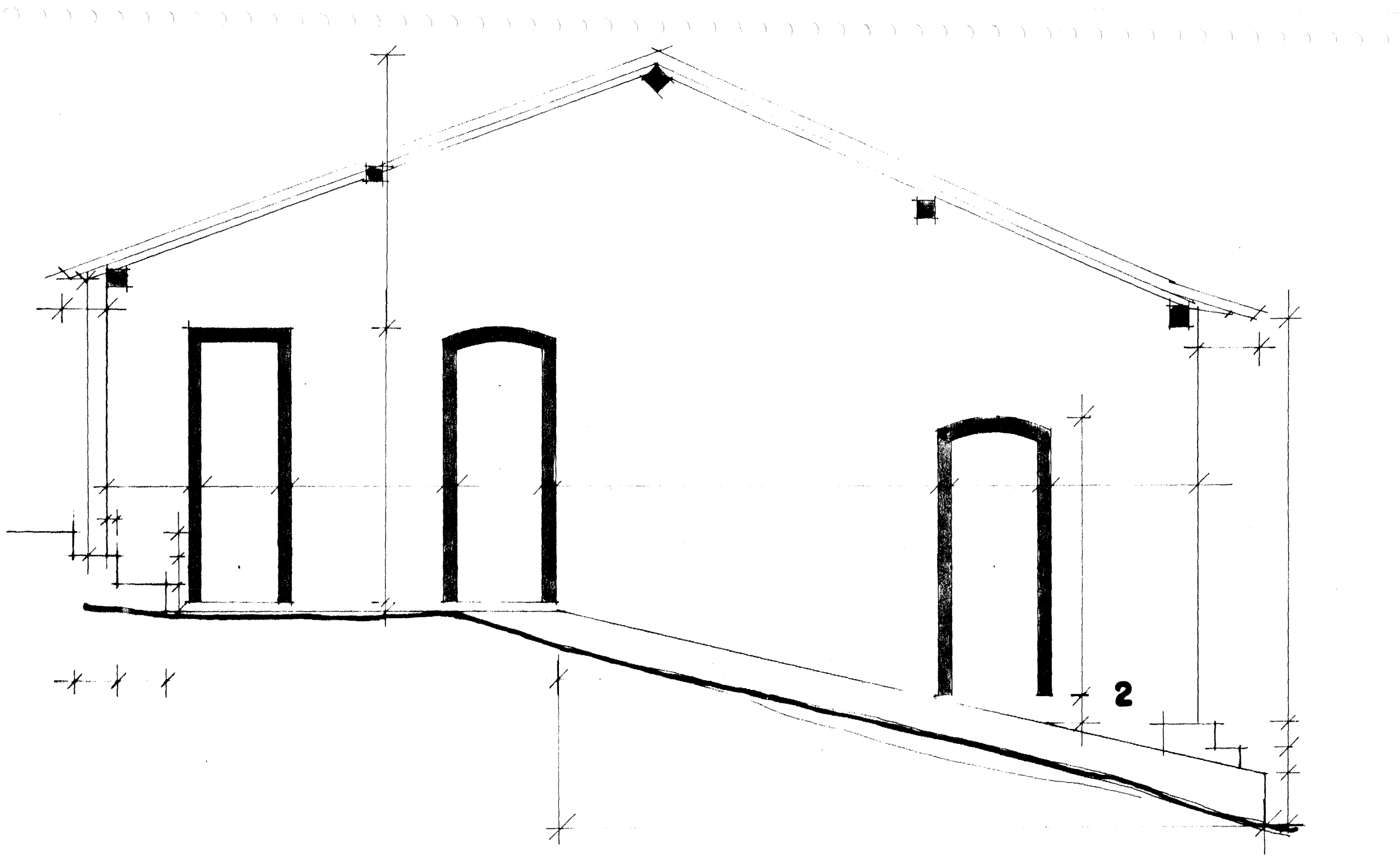






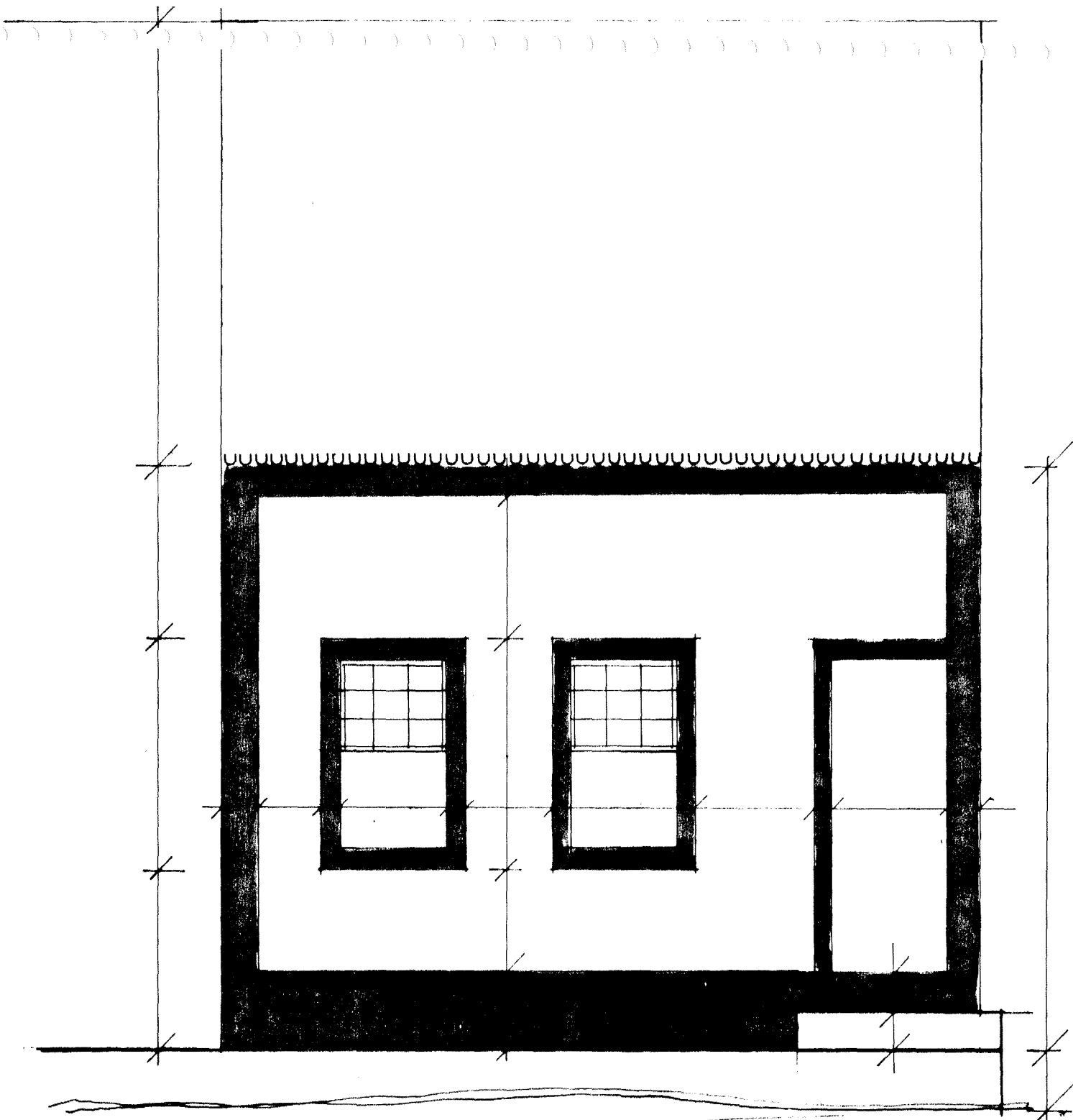


2

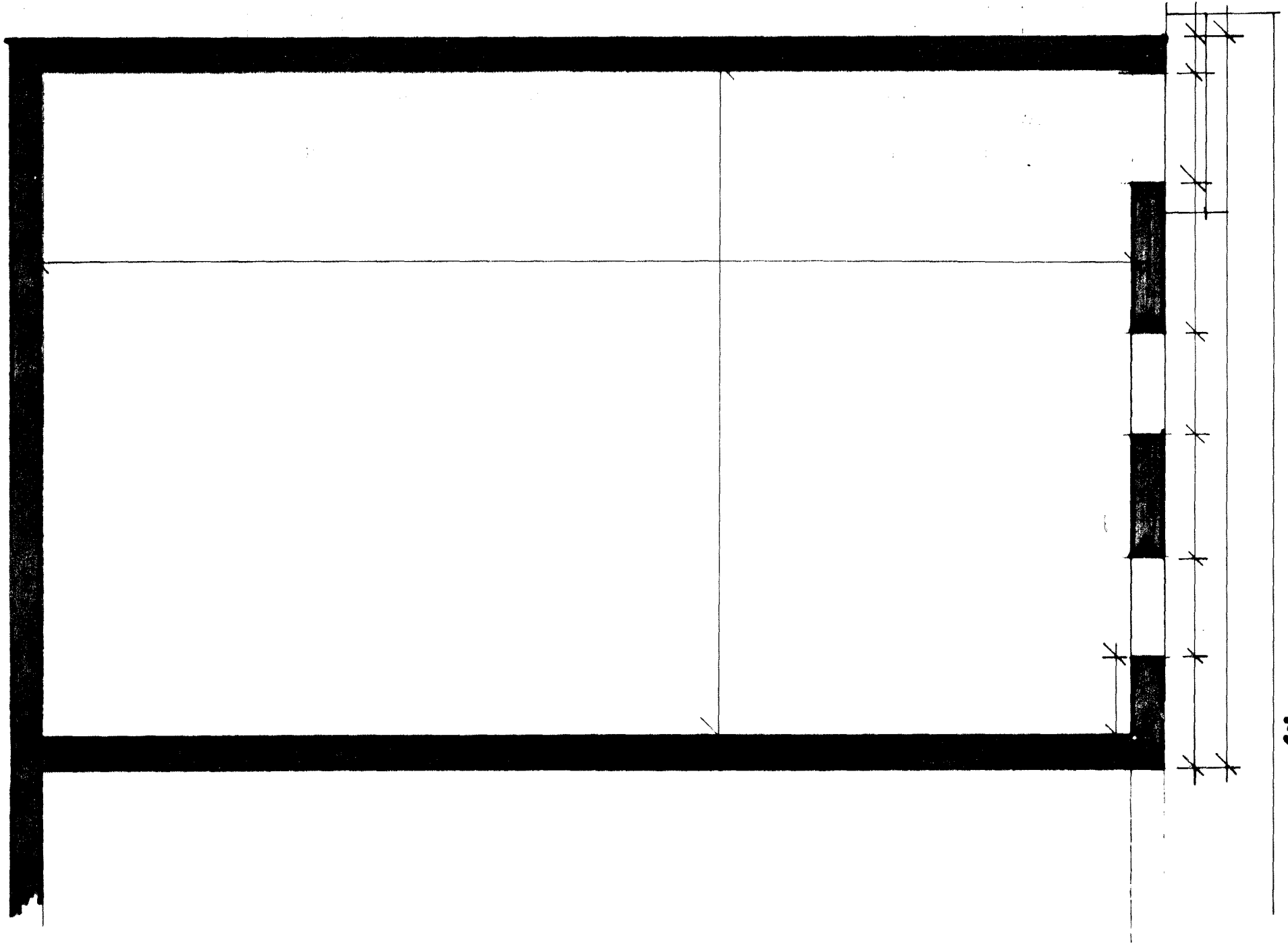




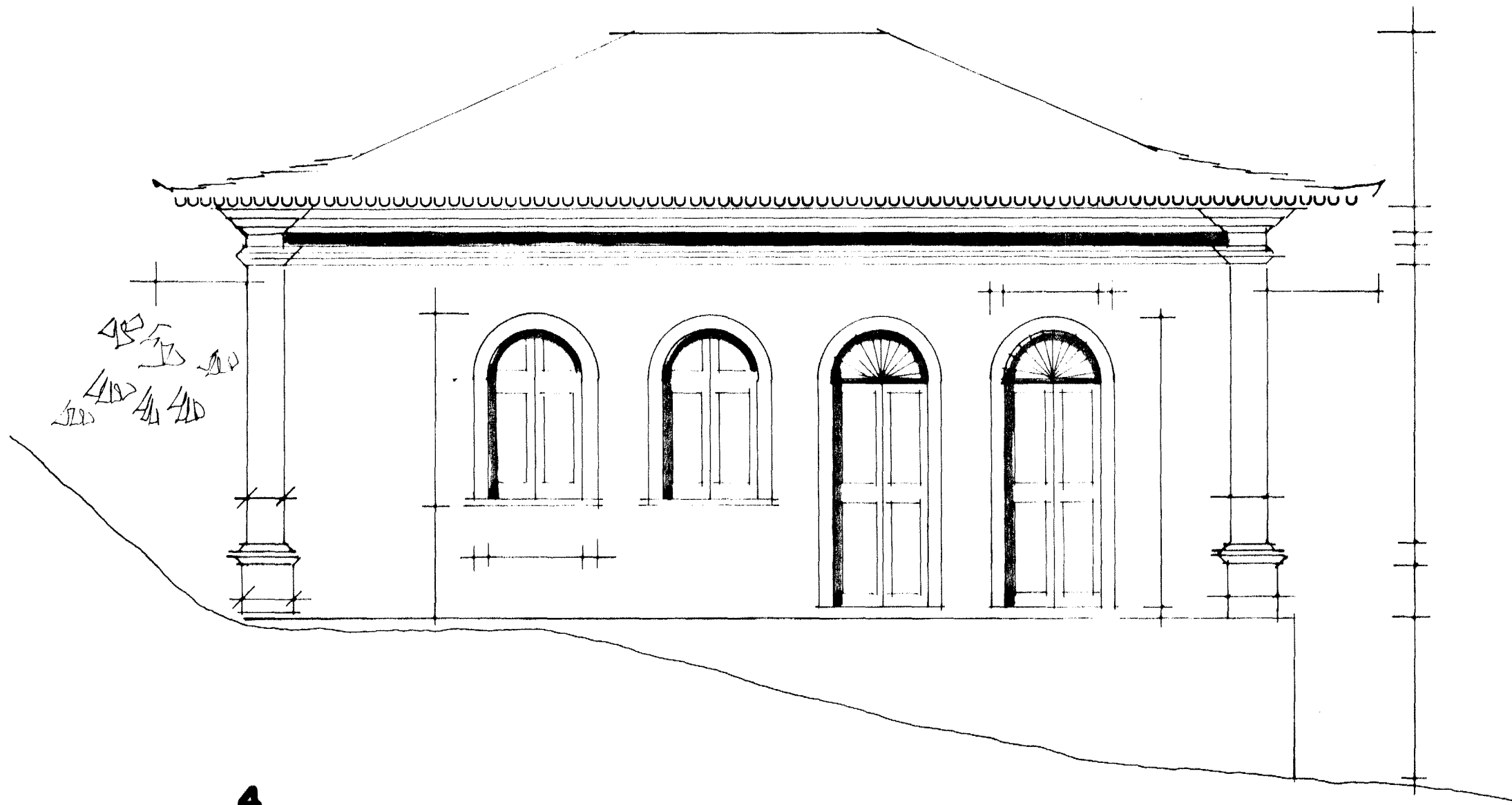
2



3

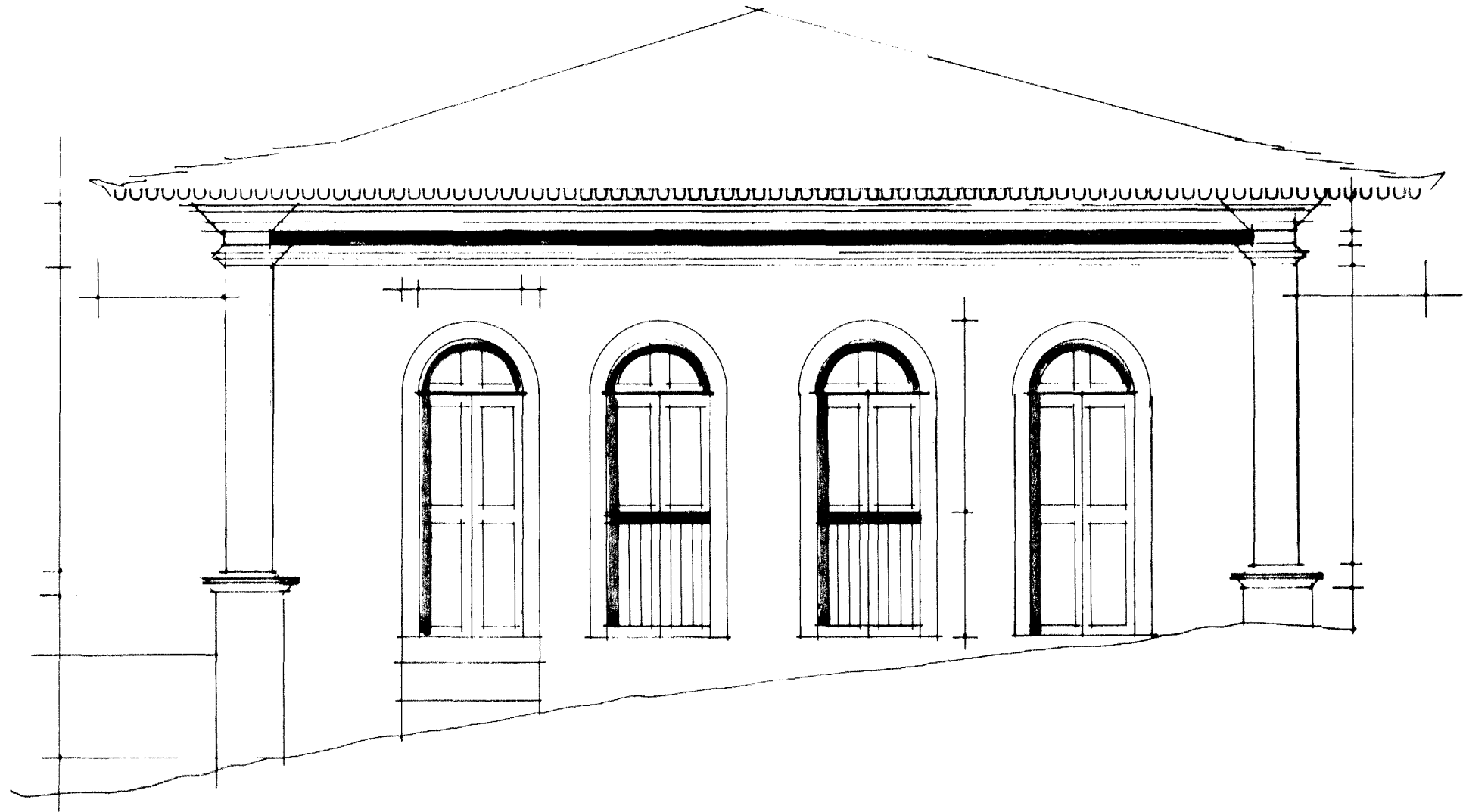


3

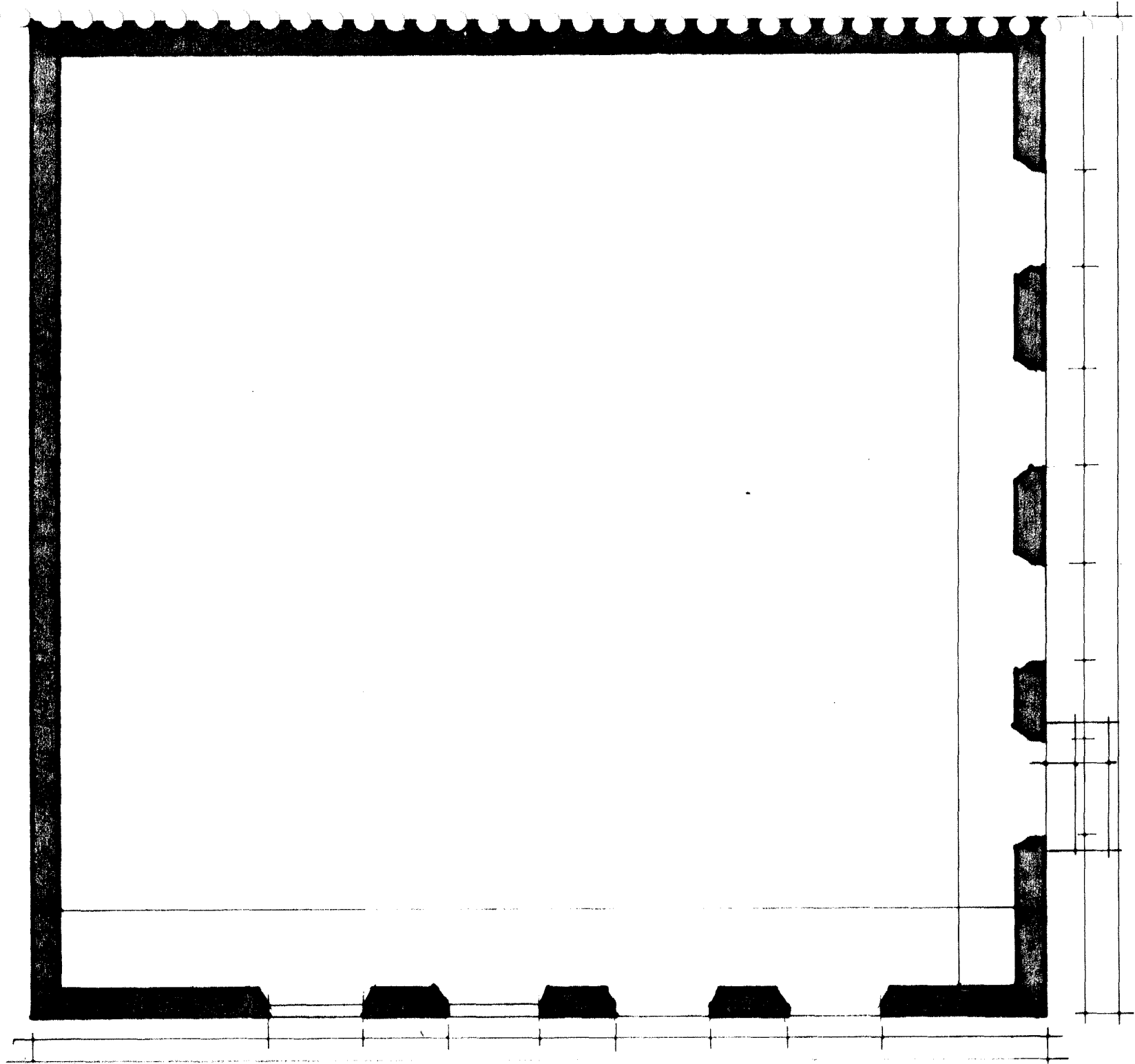


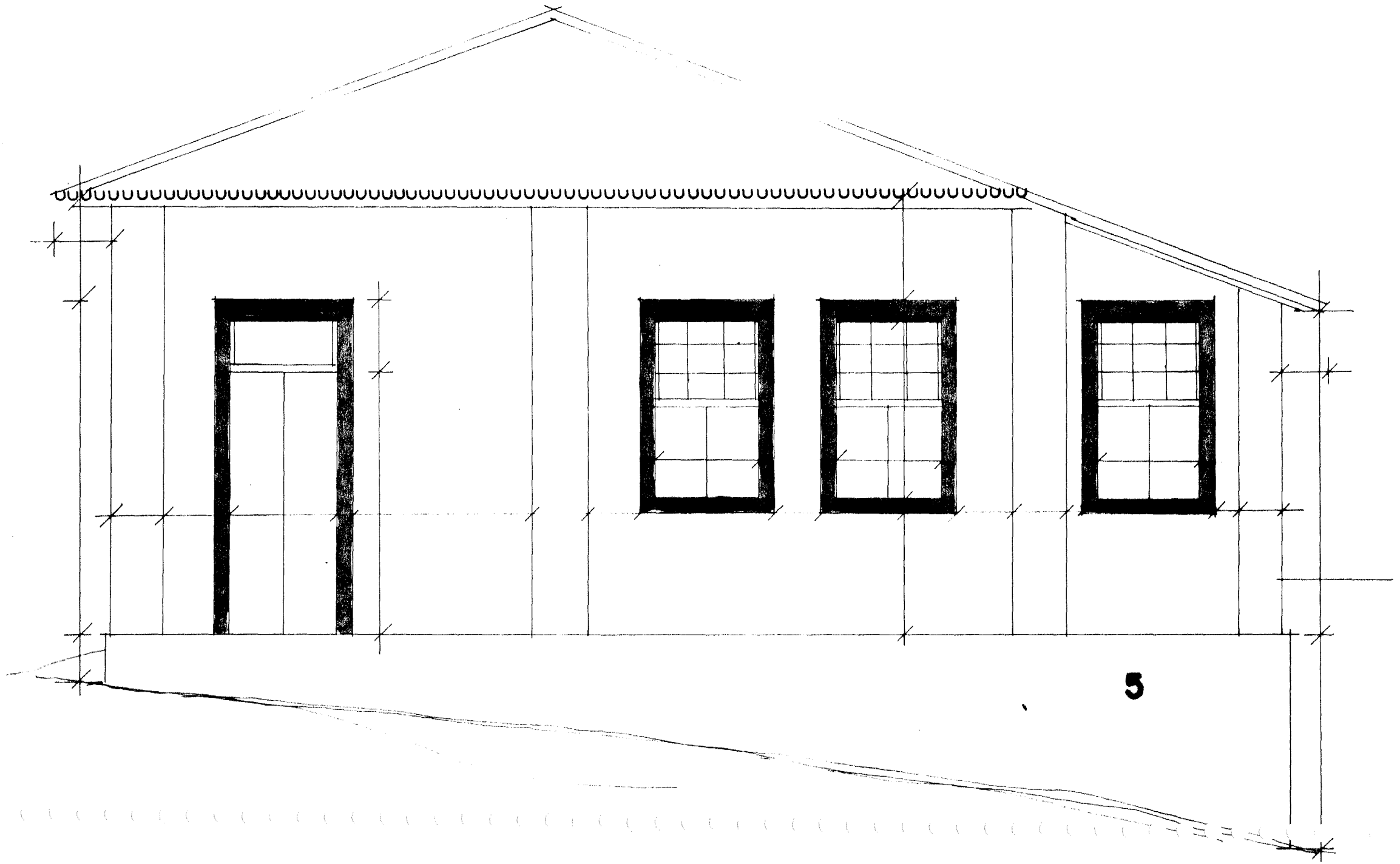
4



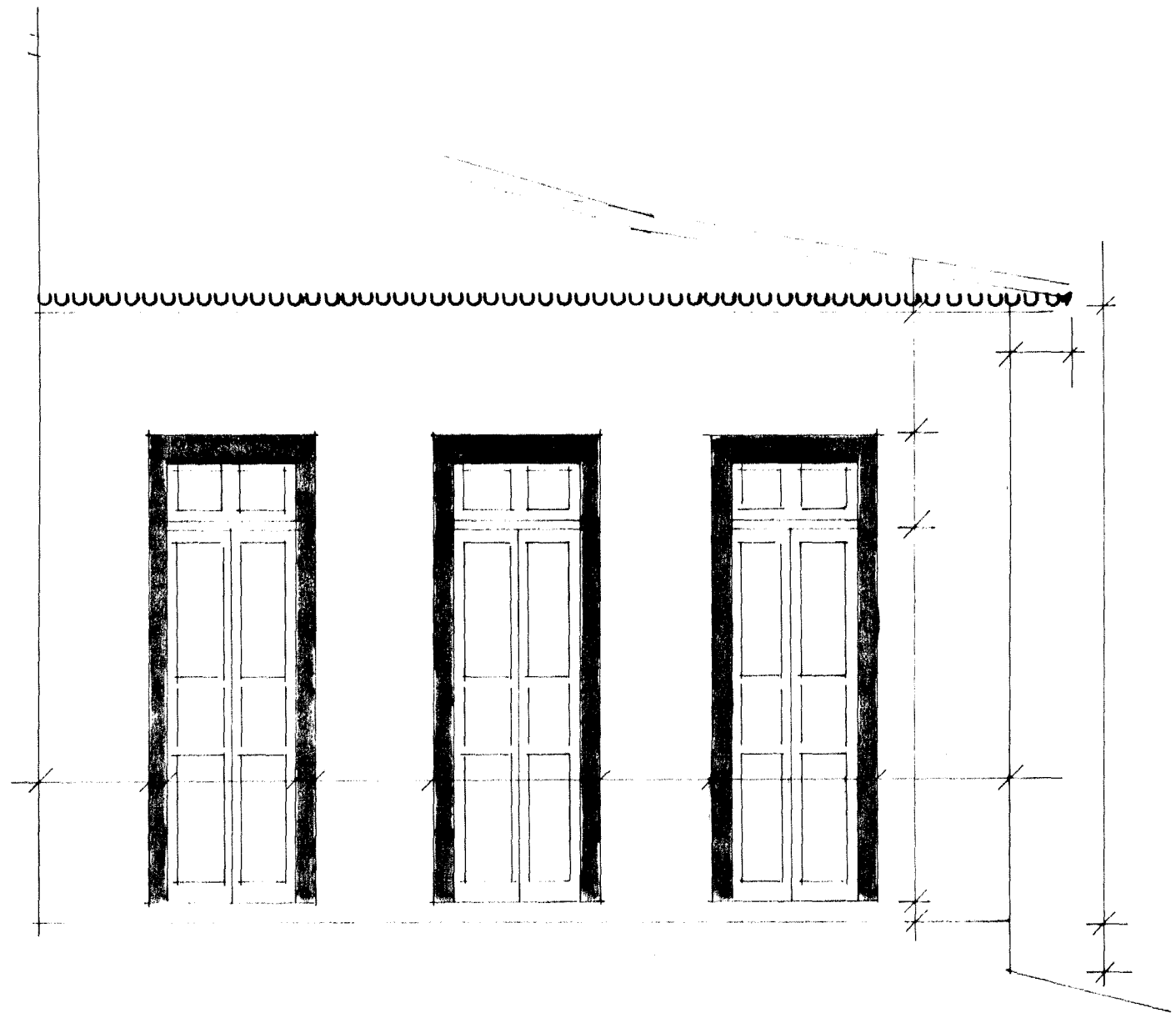


4

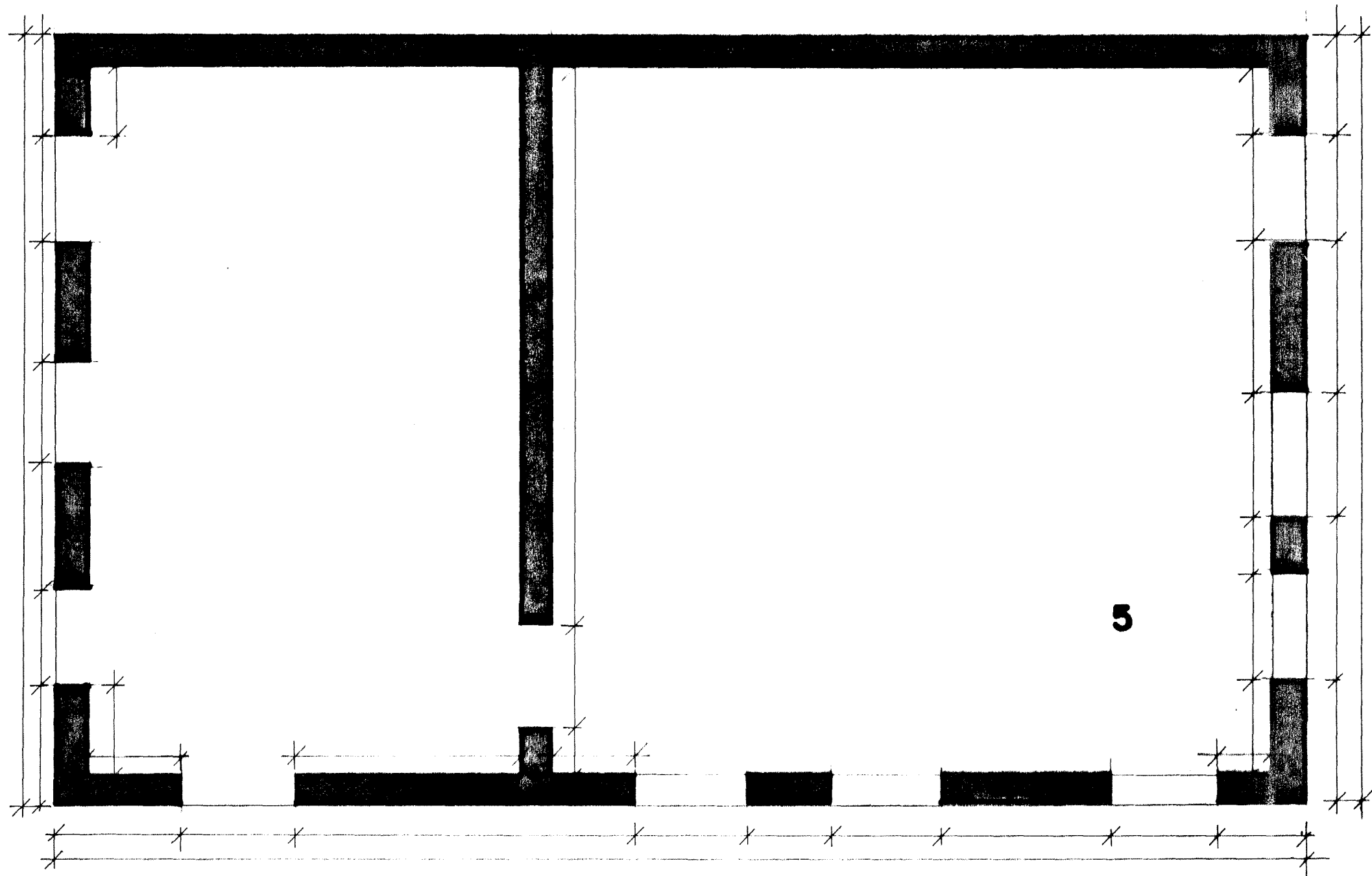


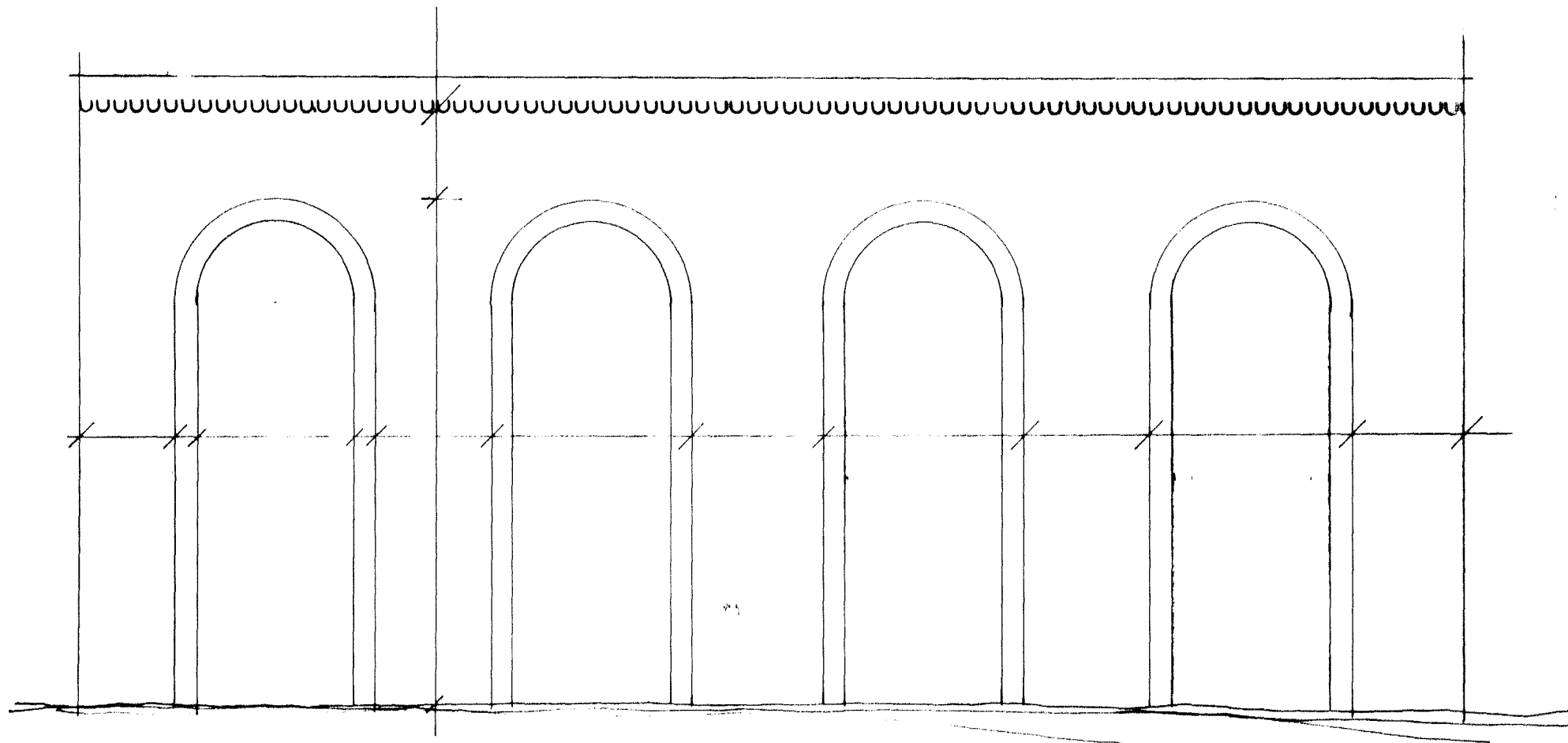


5

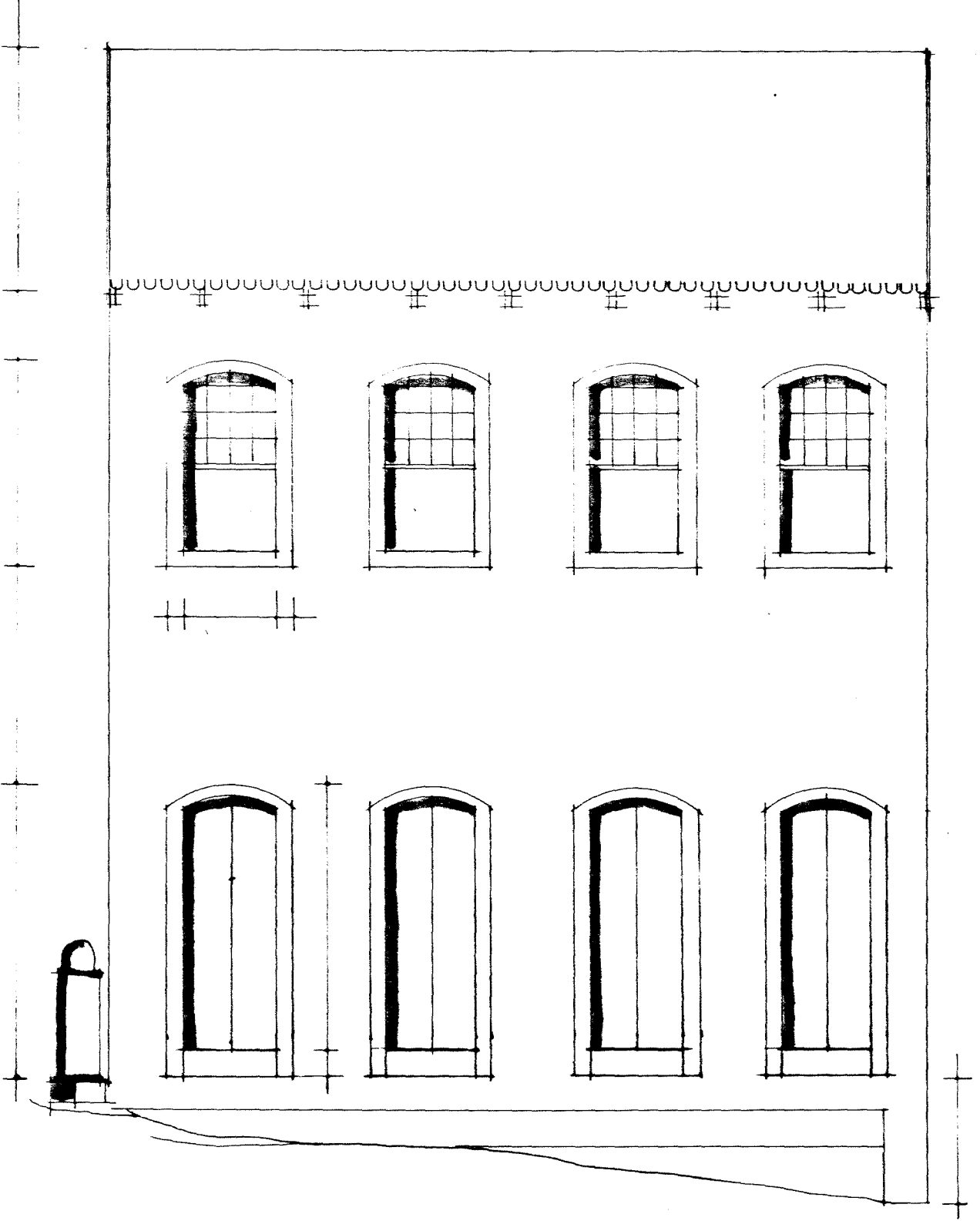


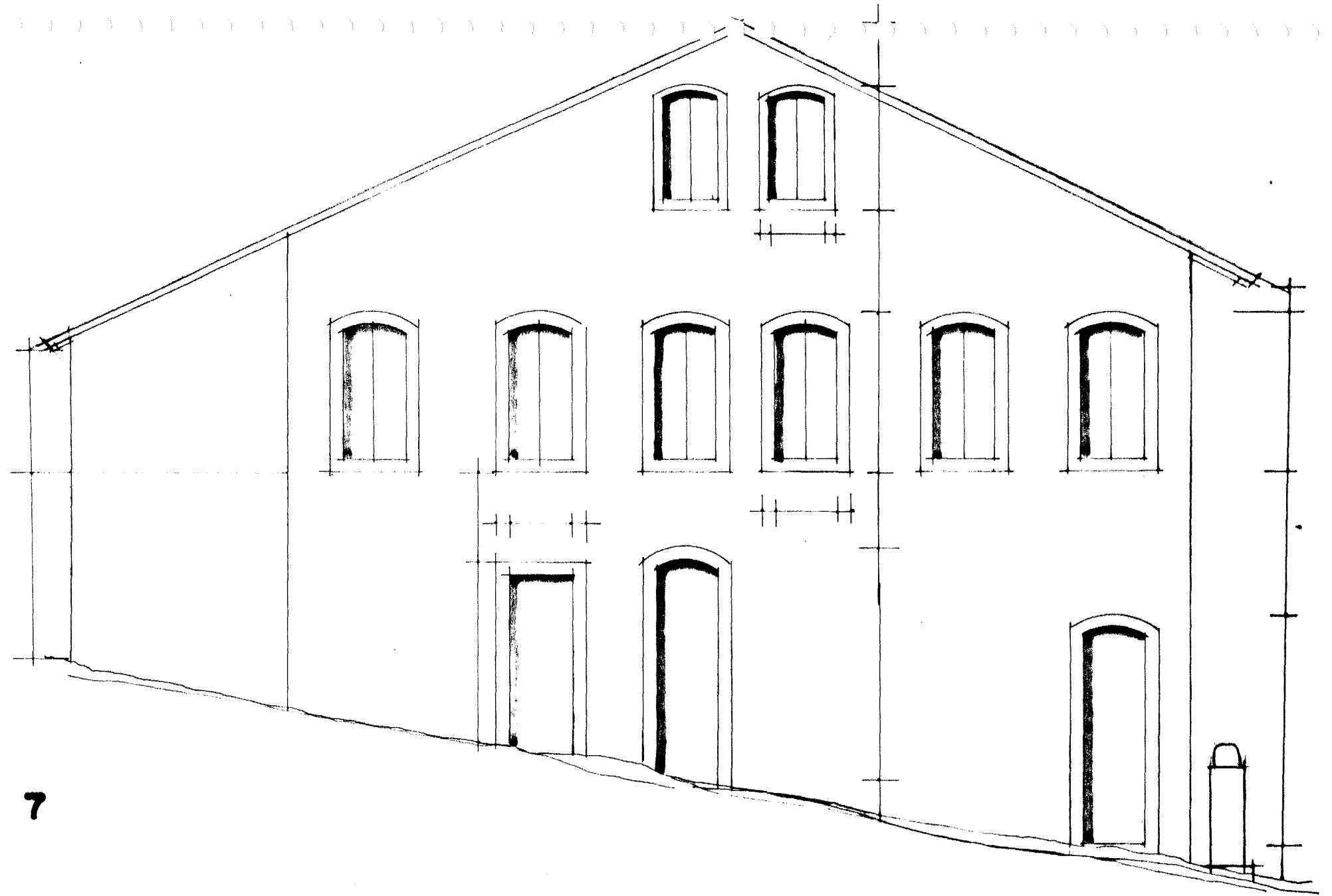
5



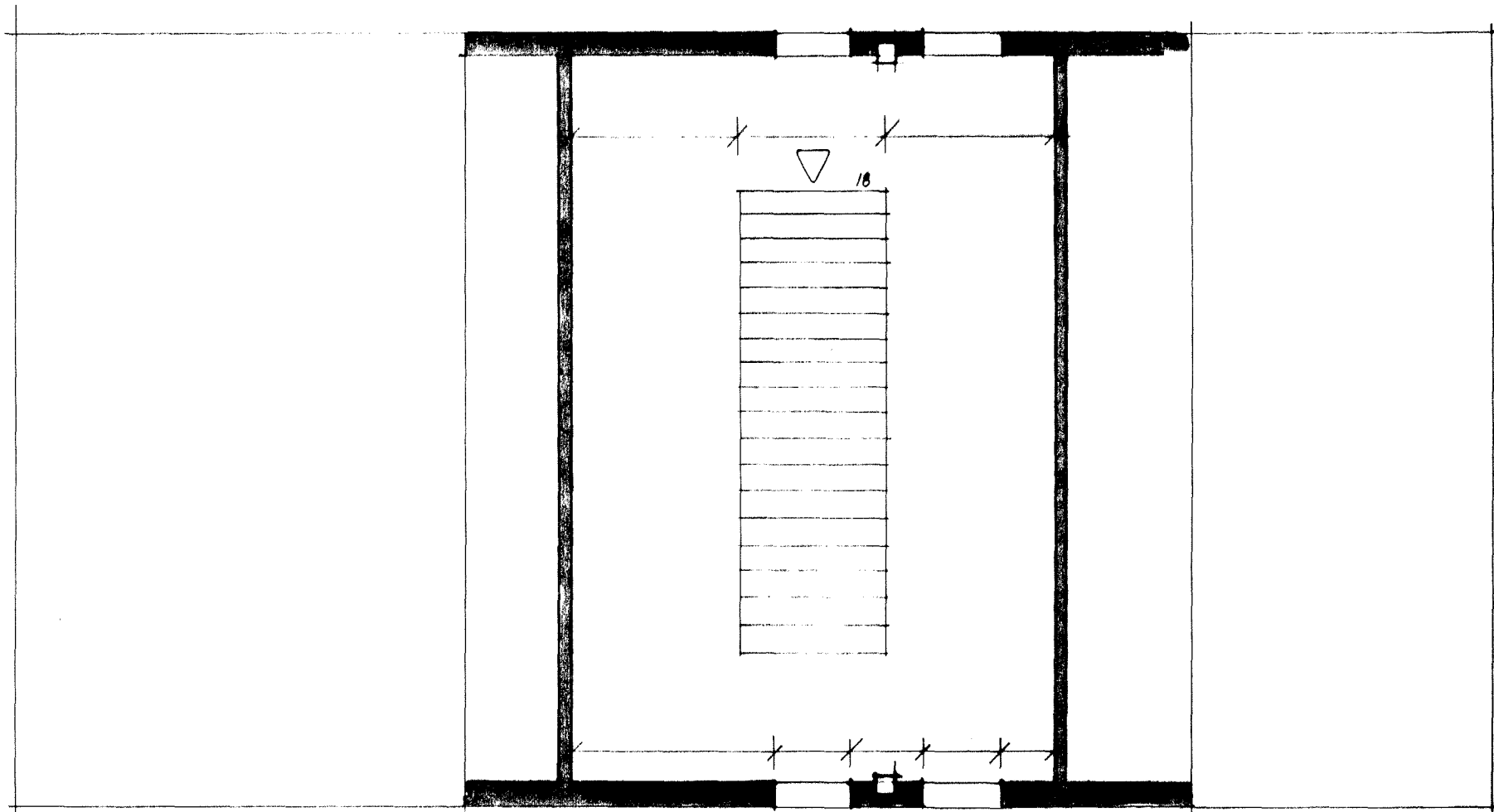


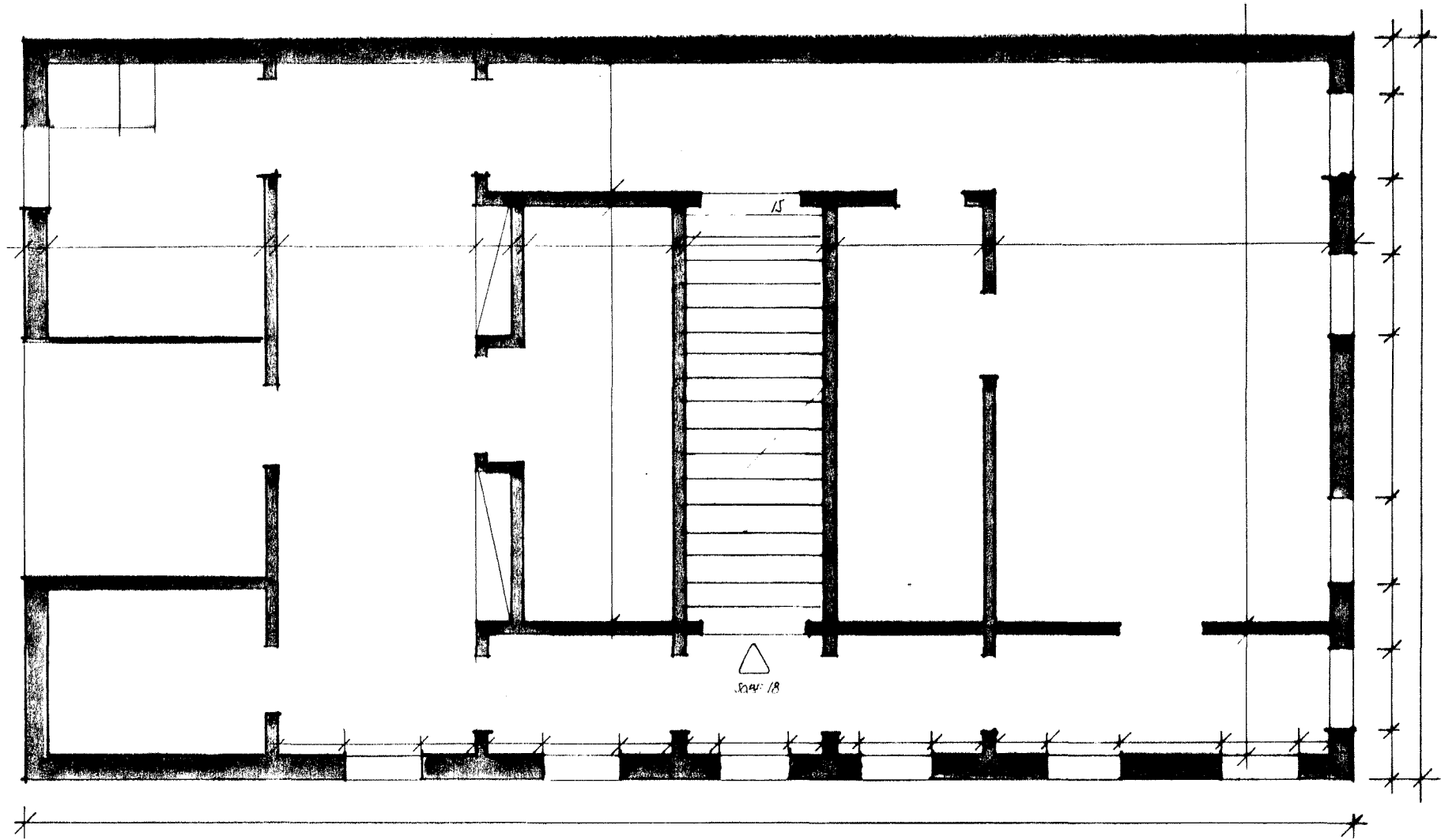
6

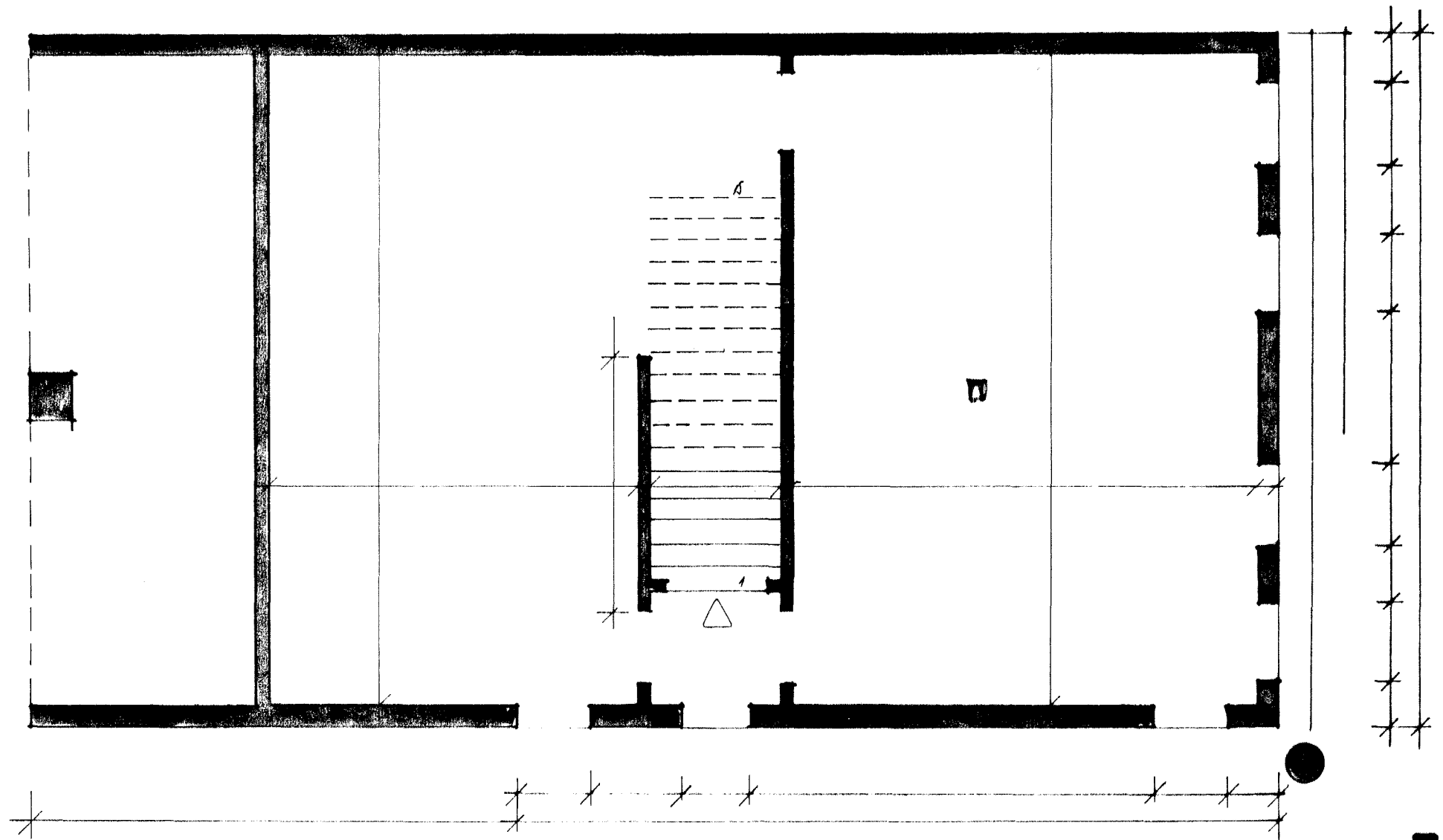


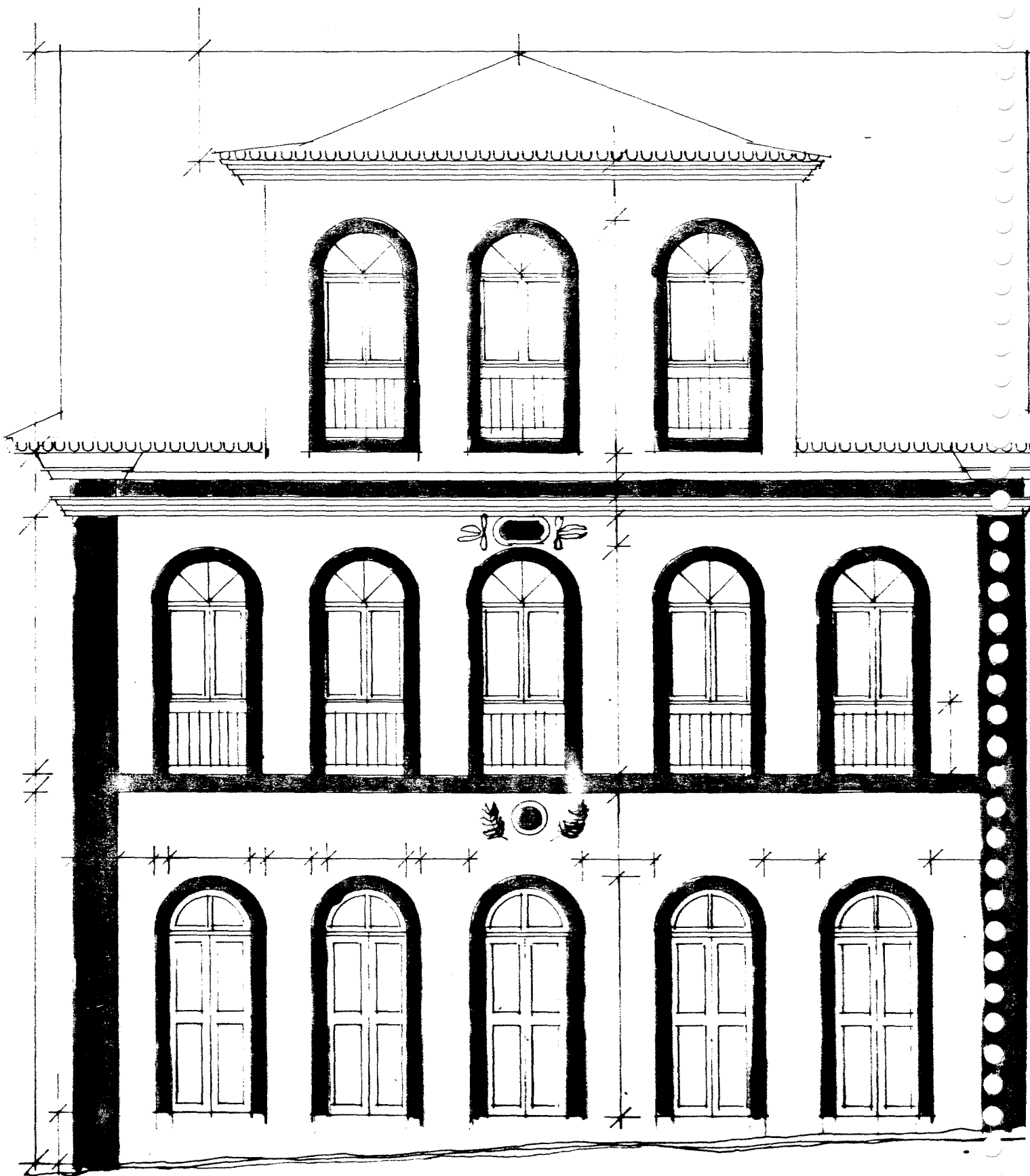


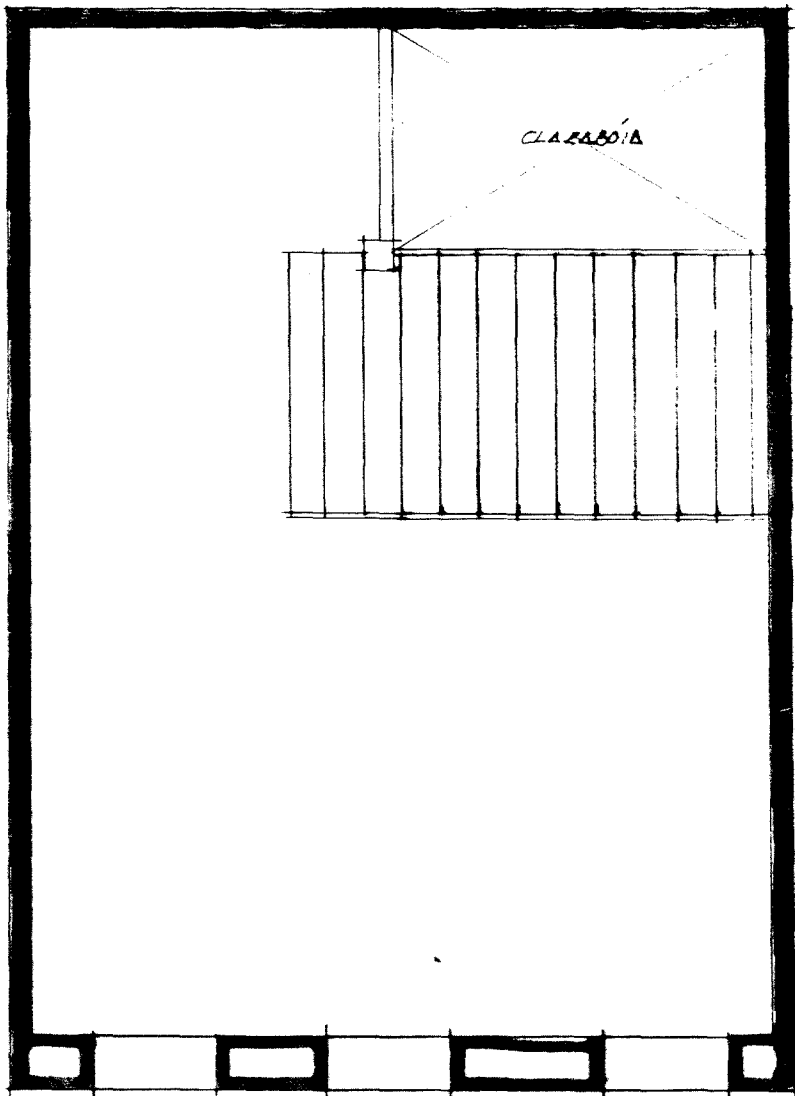
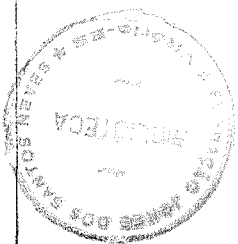
7



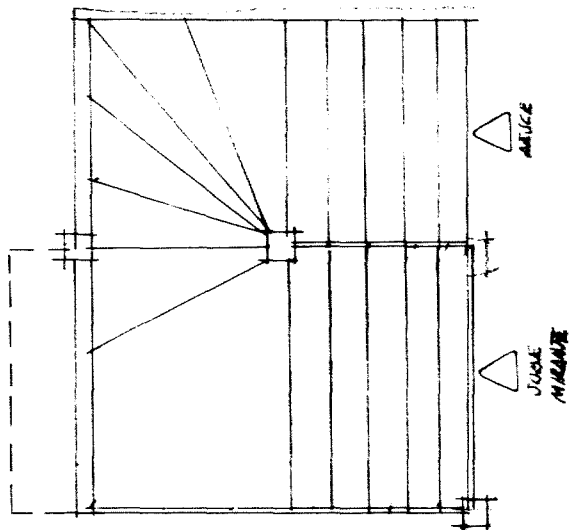


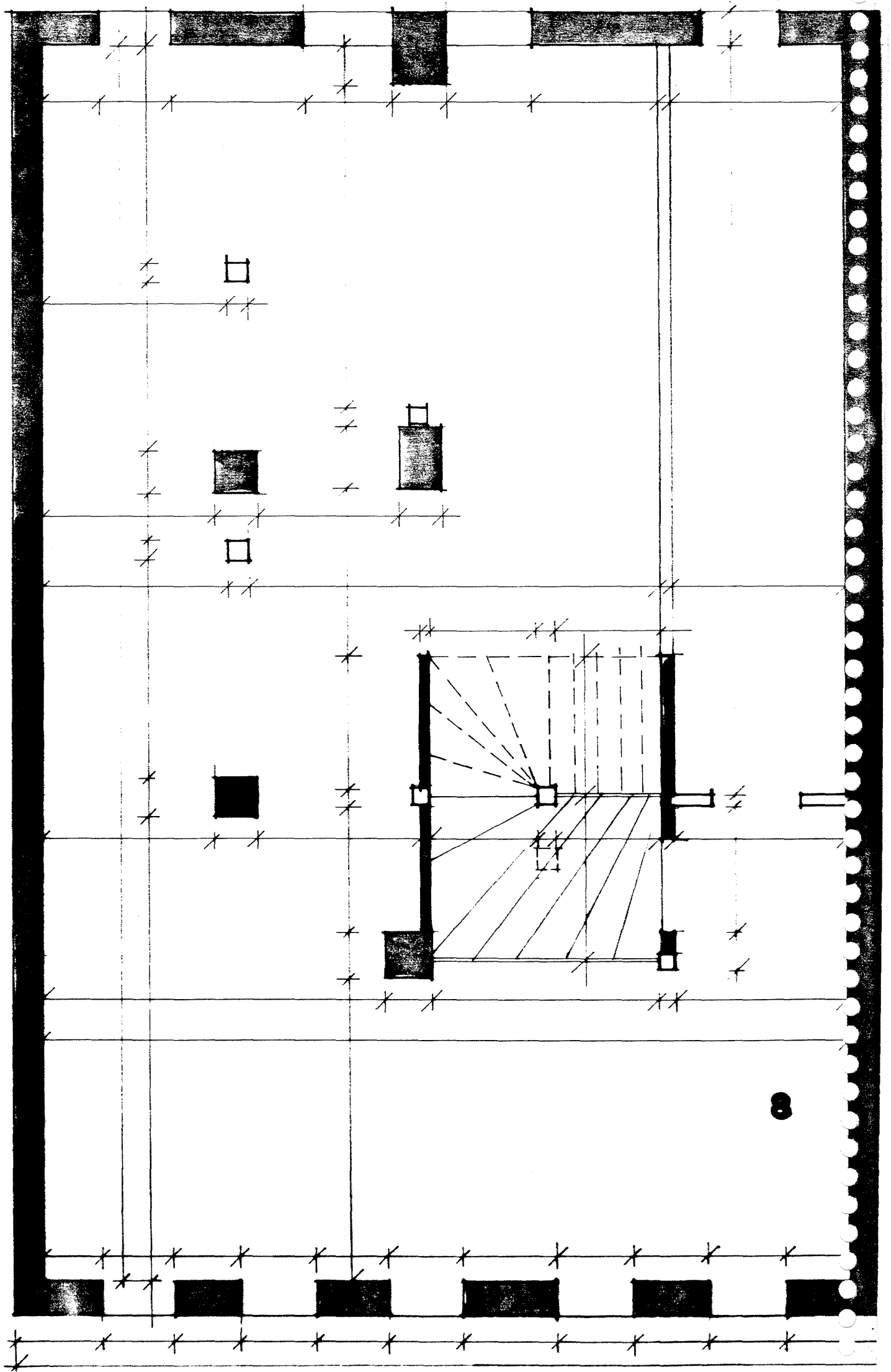


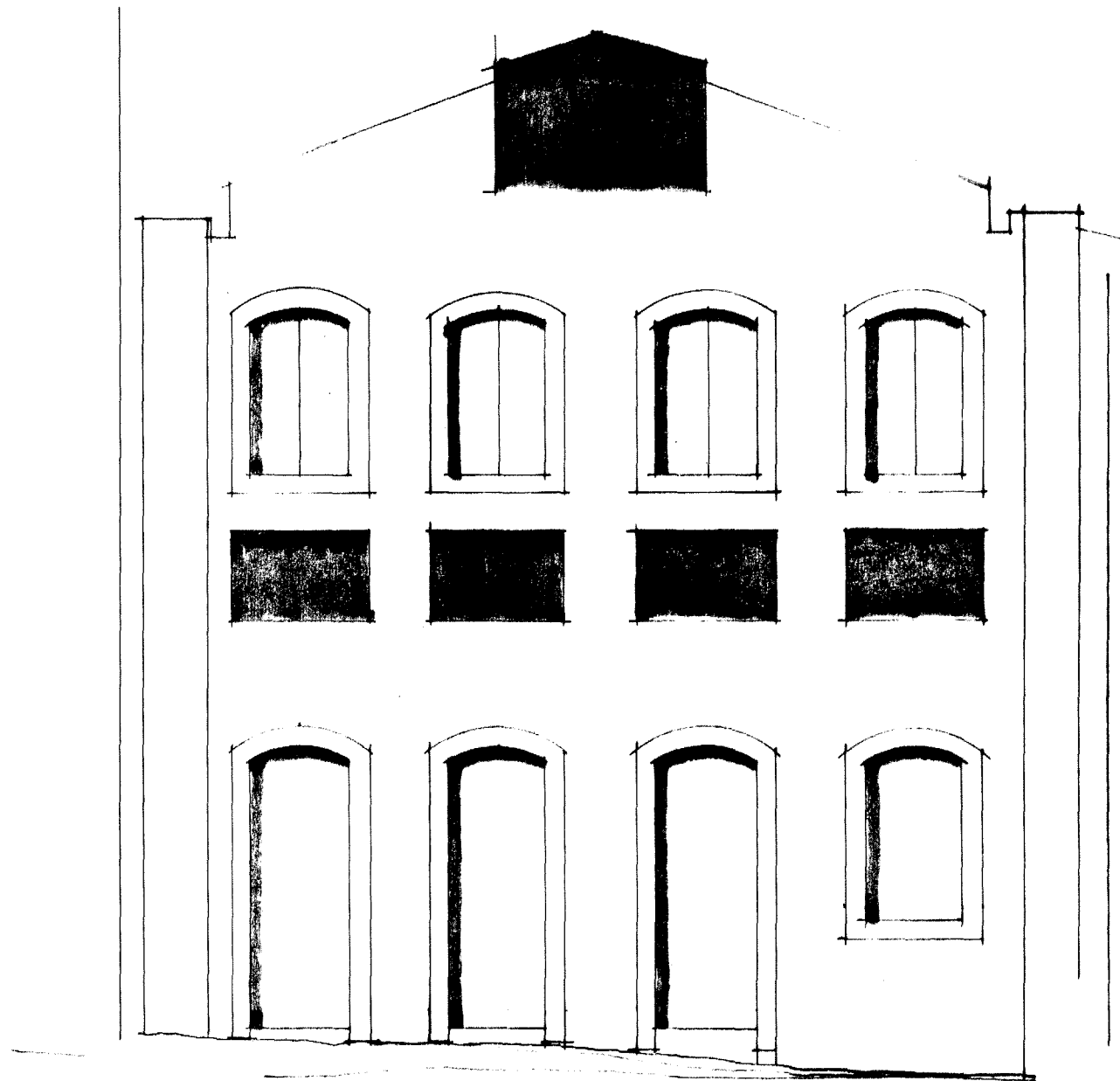


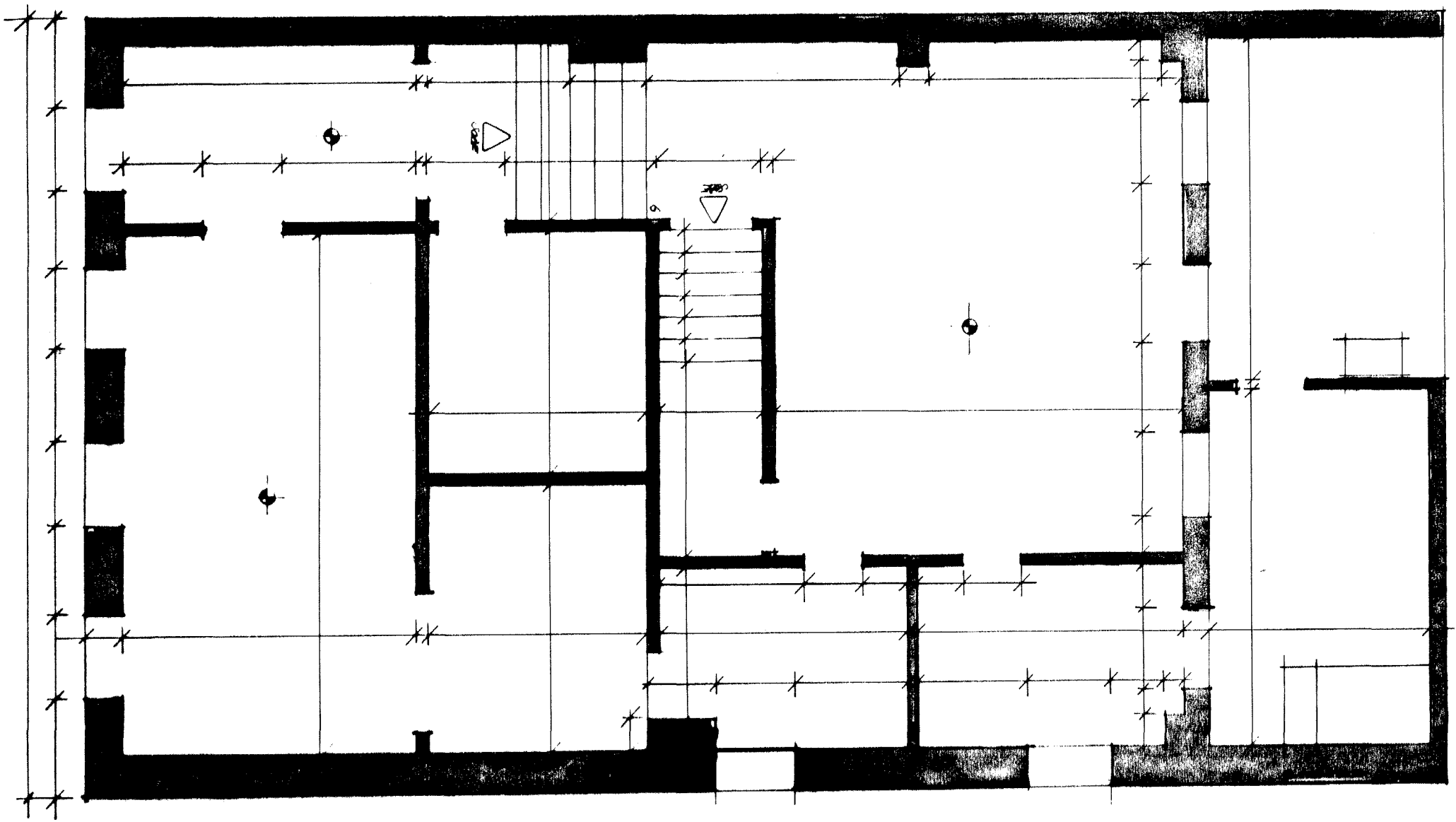


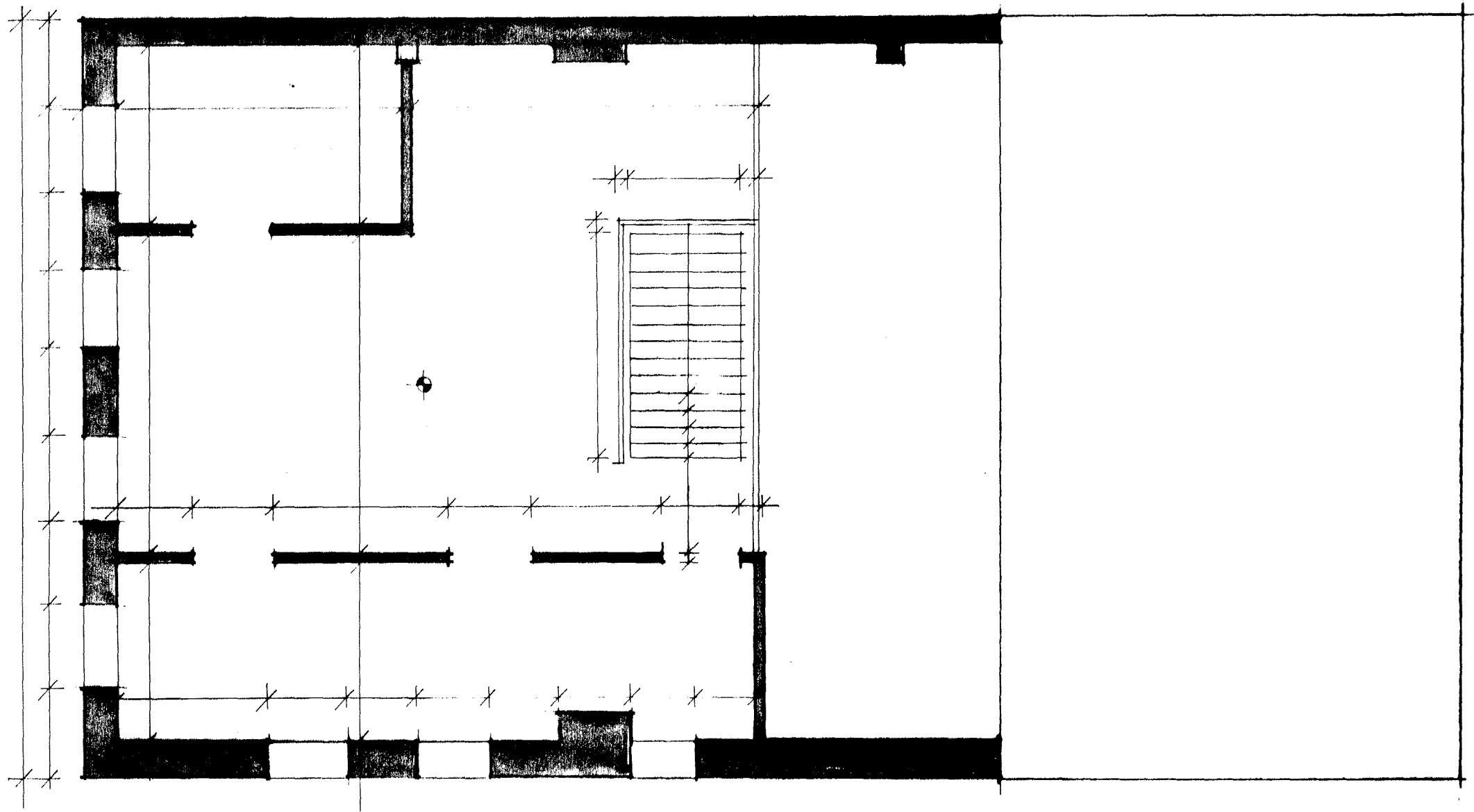
22-1427A



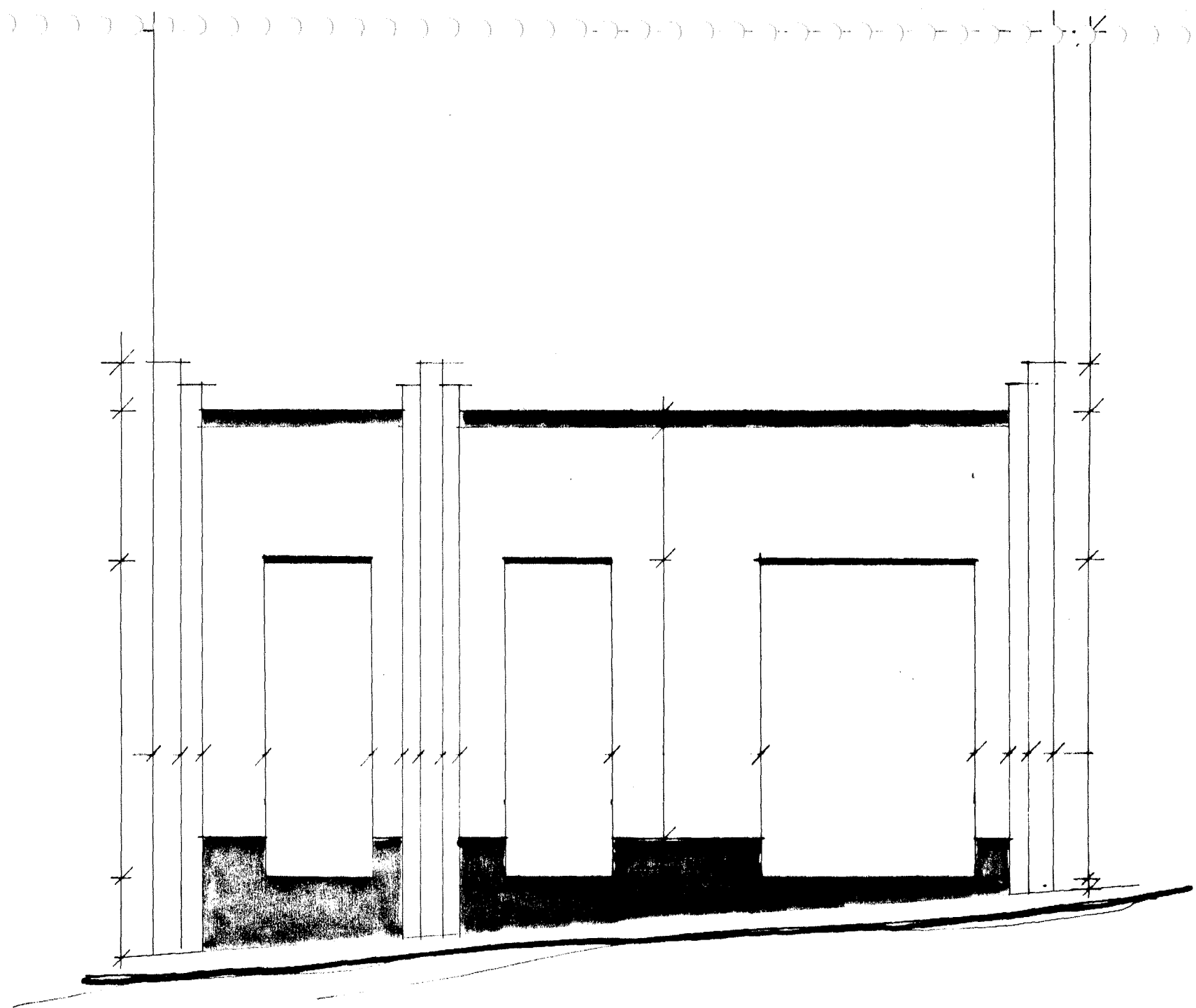


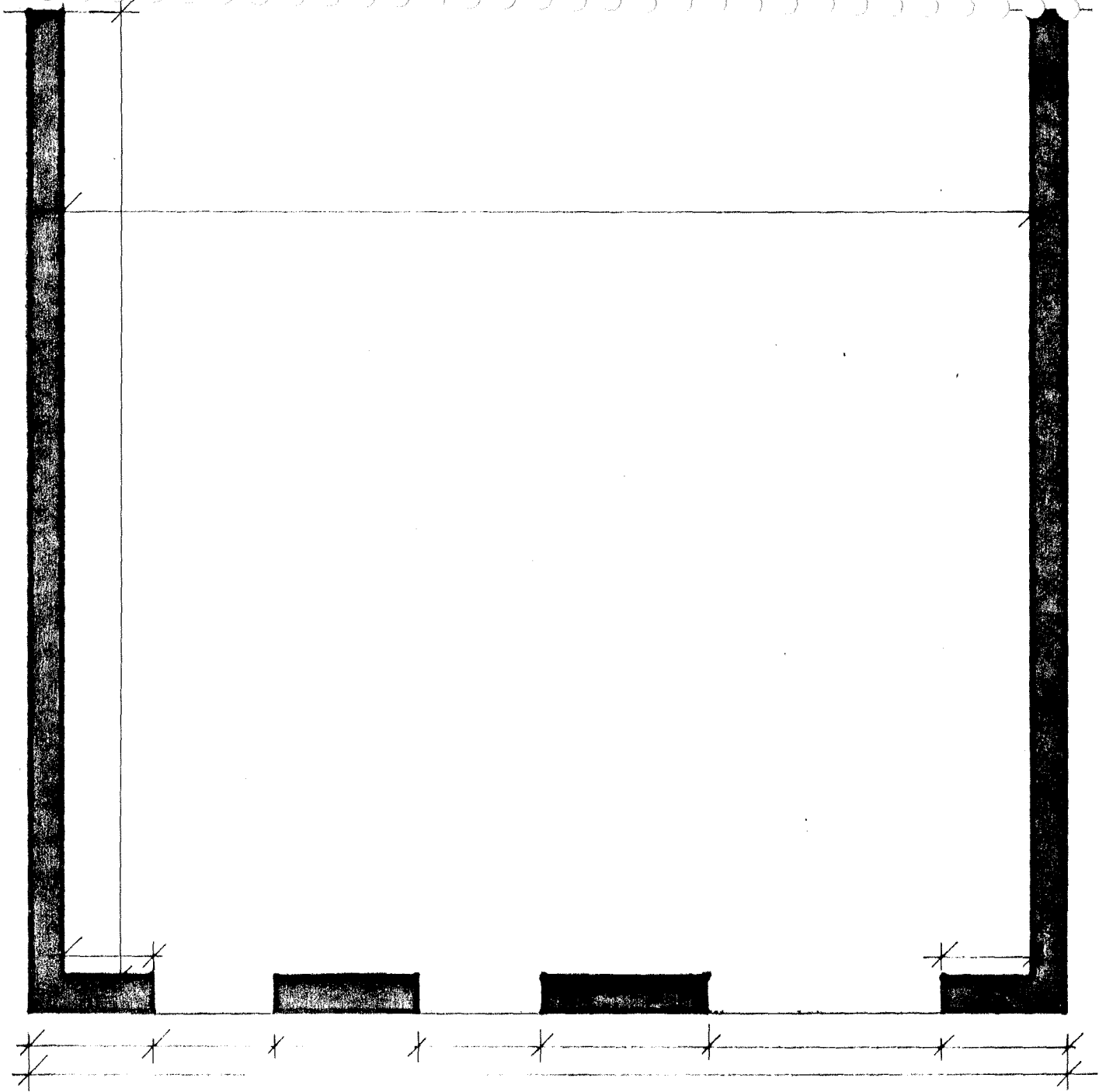




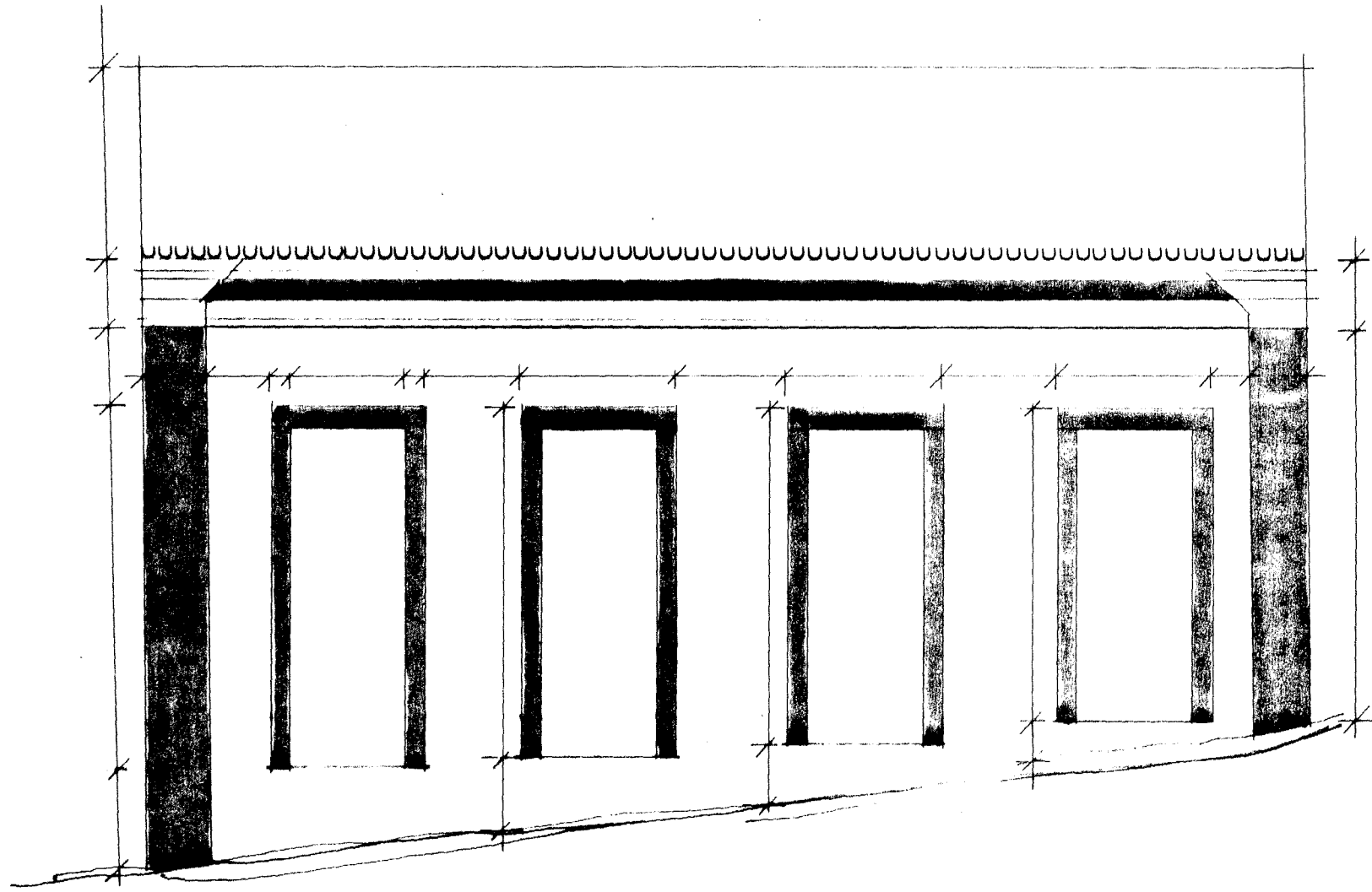


6



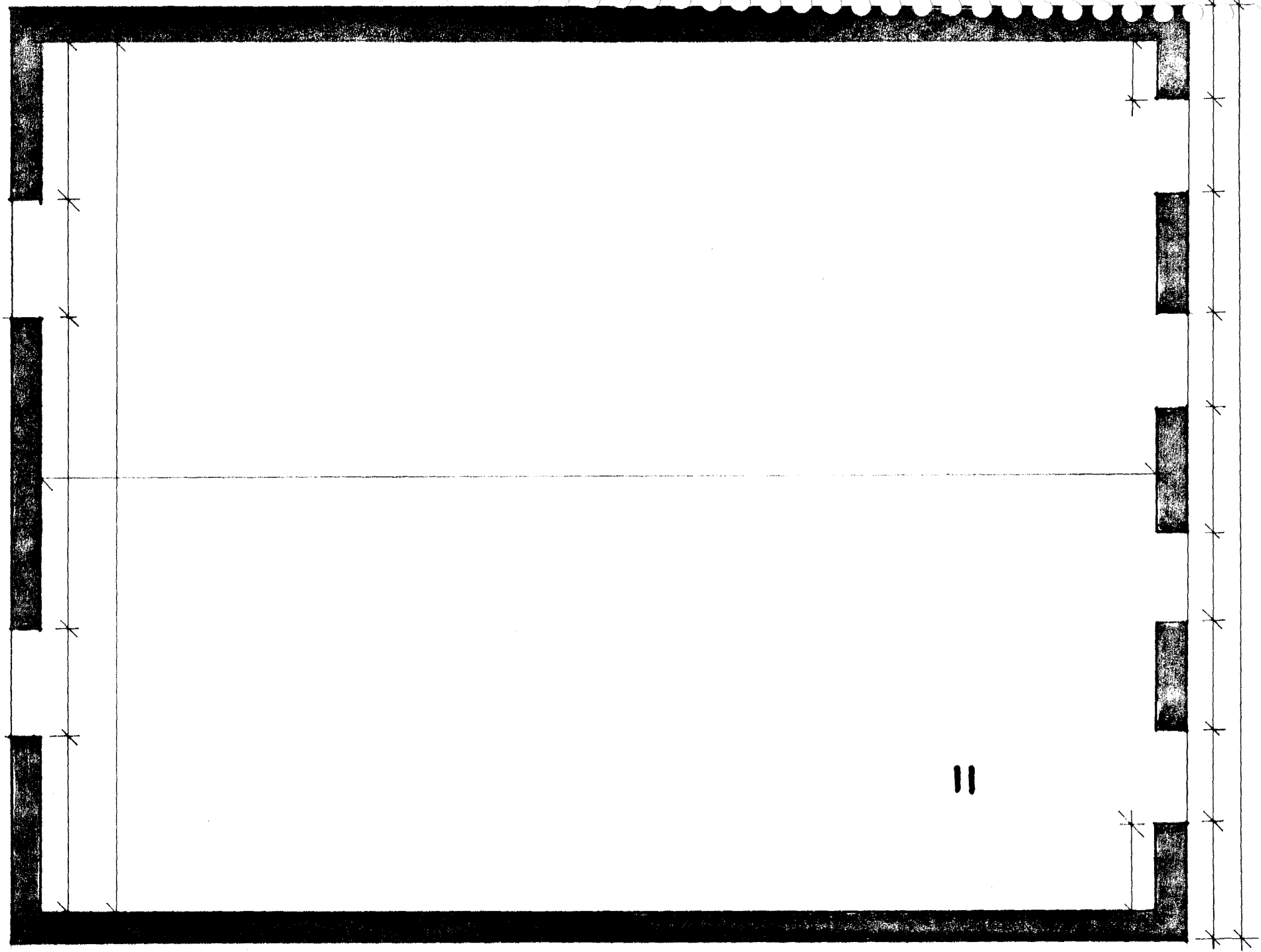


10

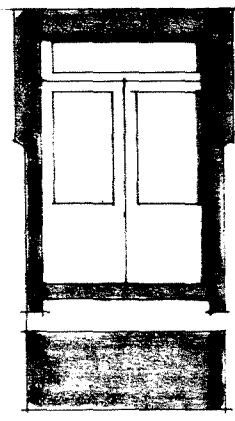
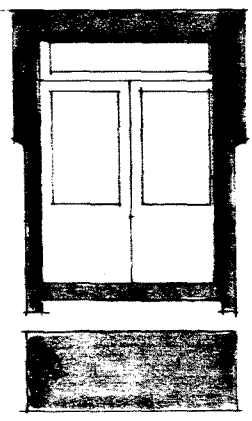
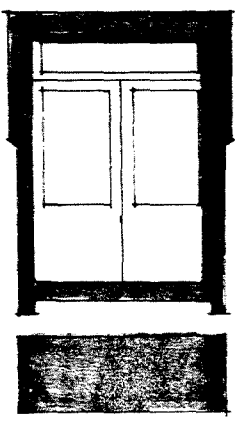


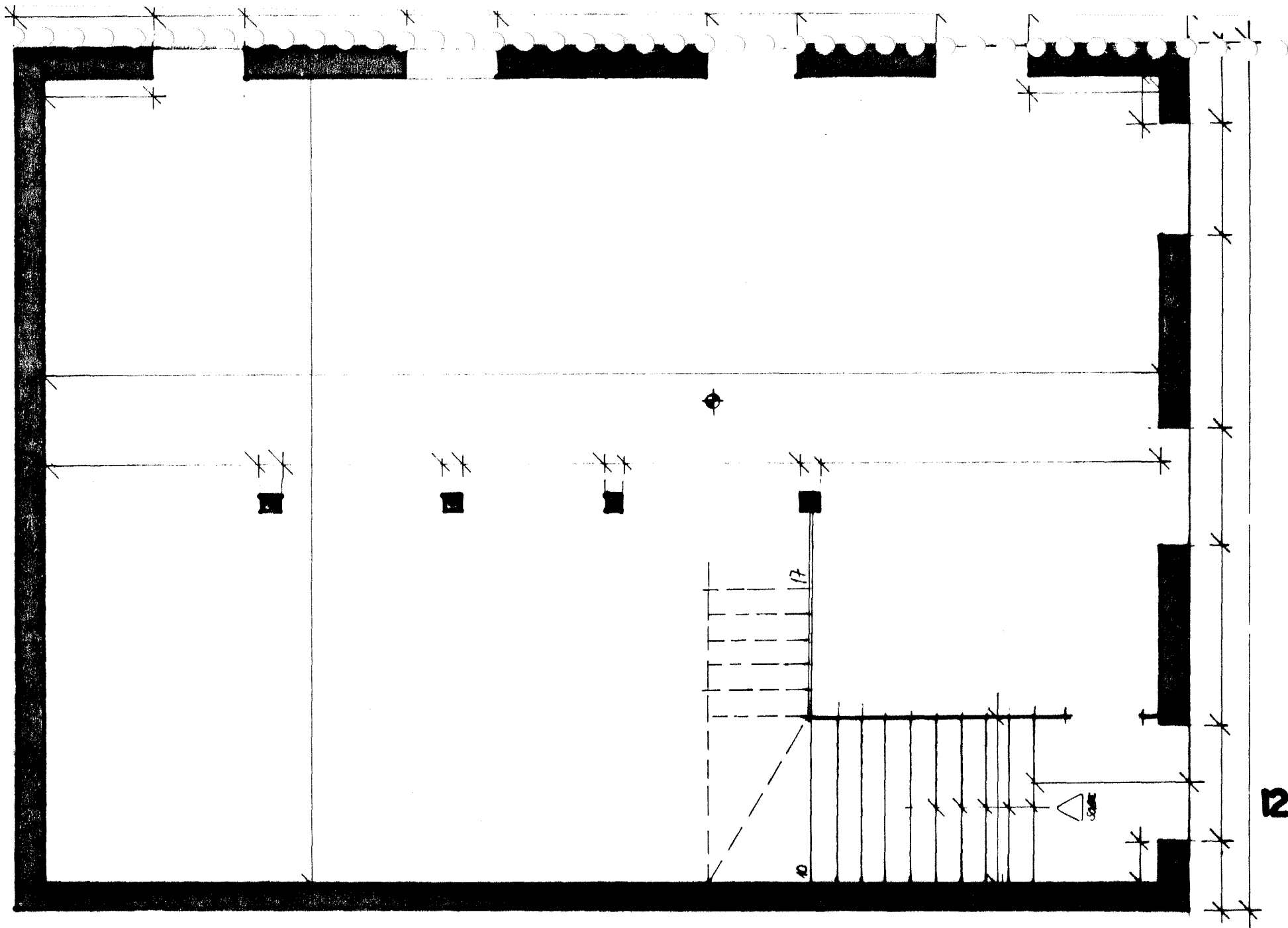
11

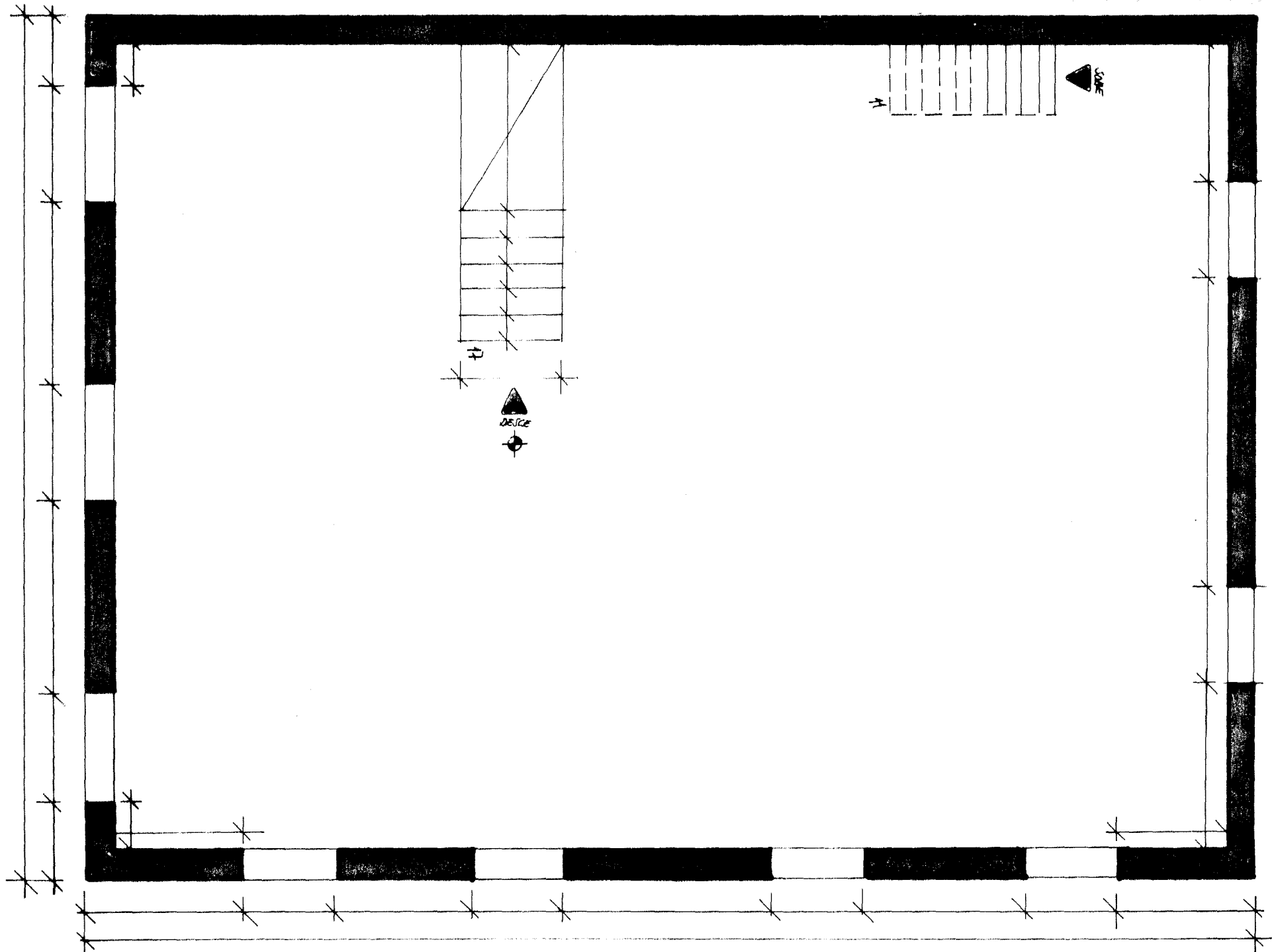




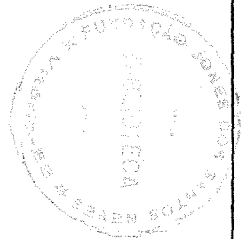
1935



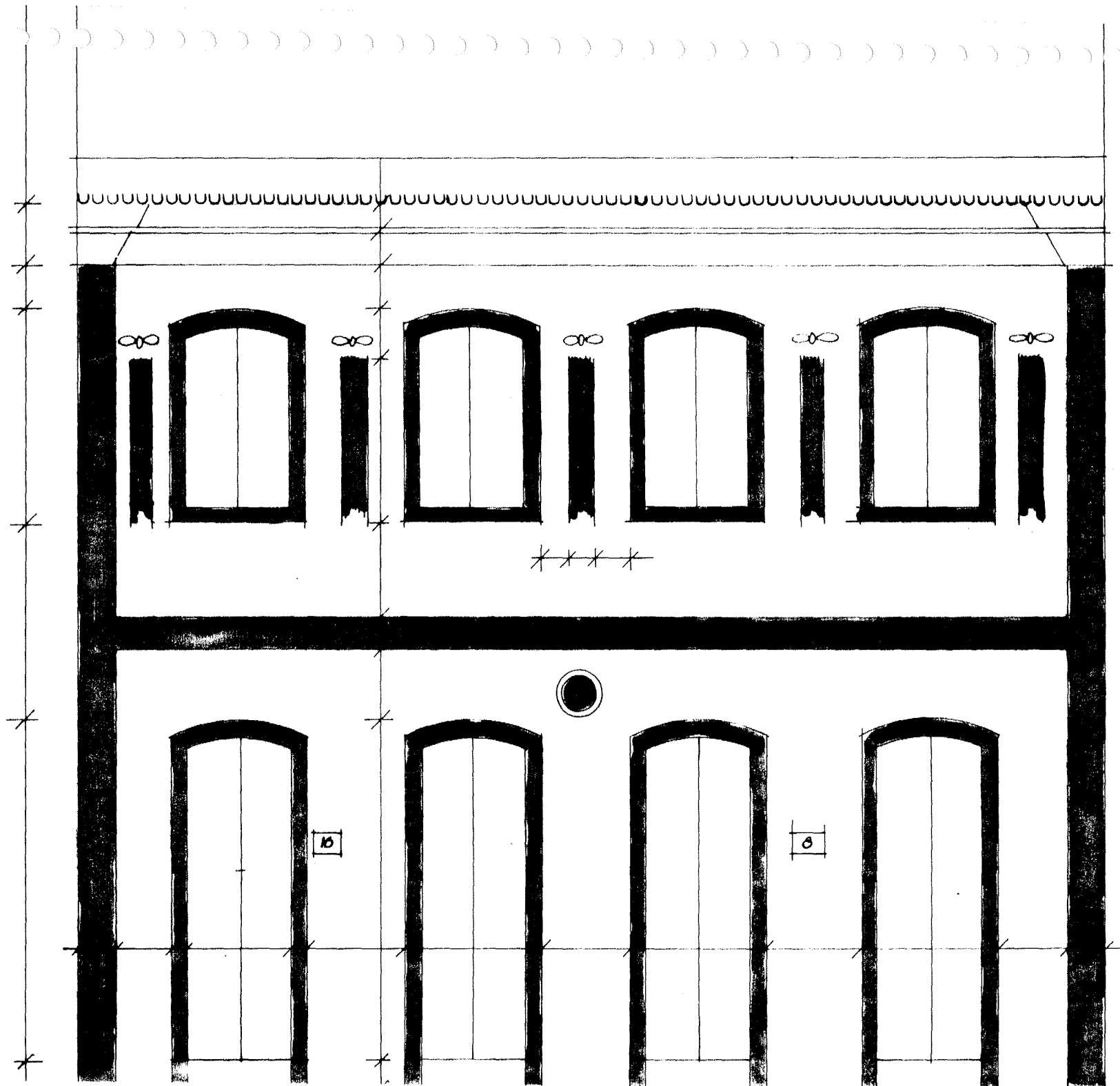


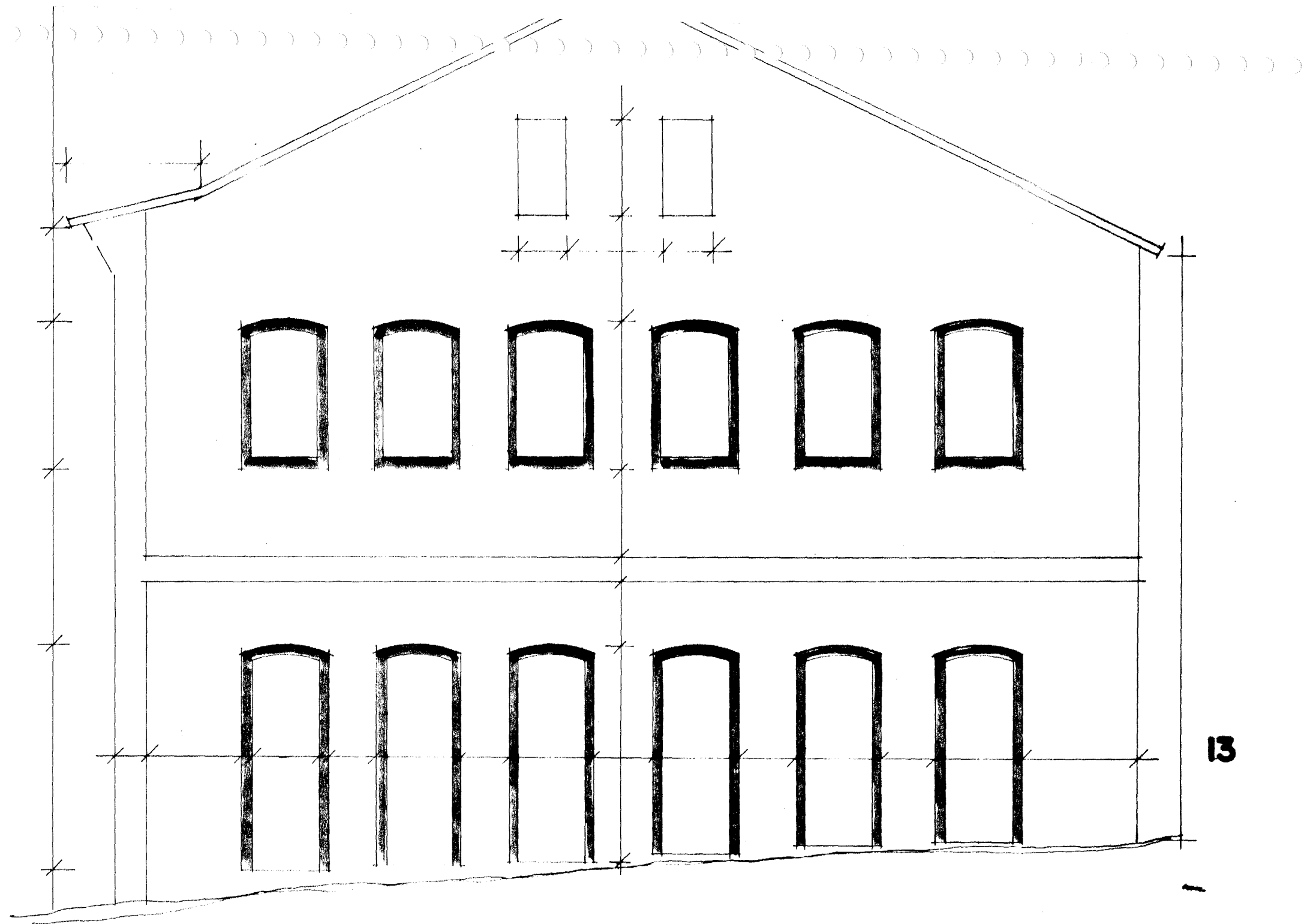


12

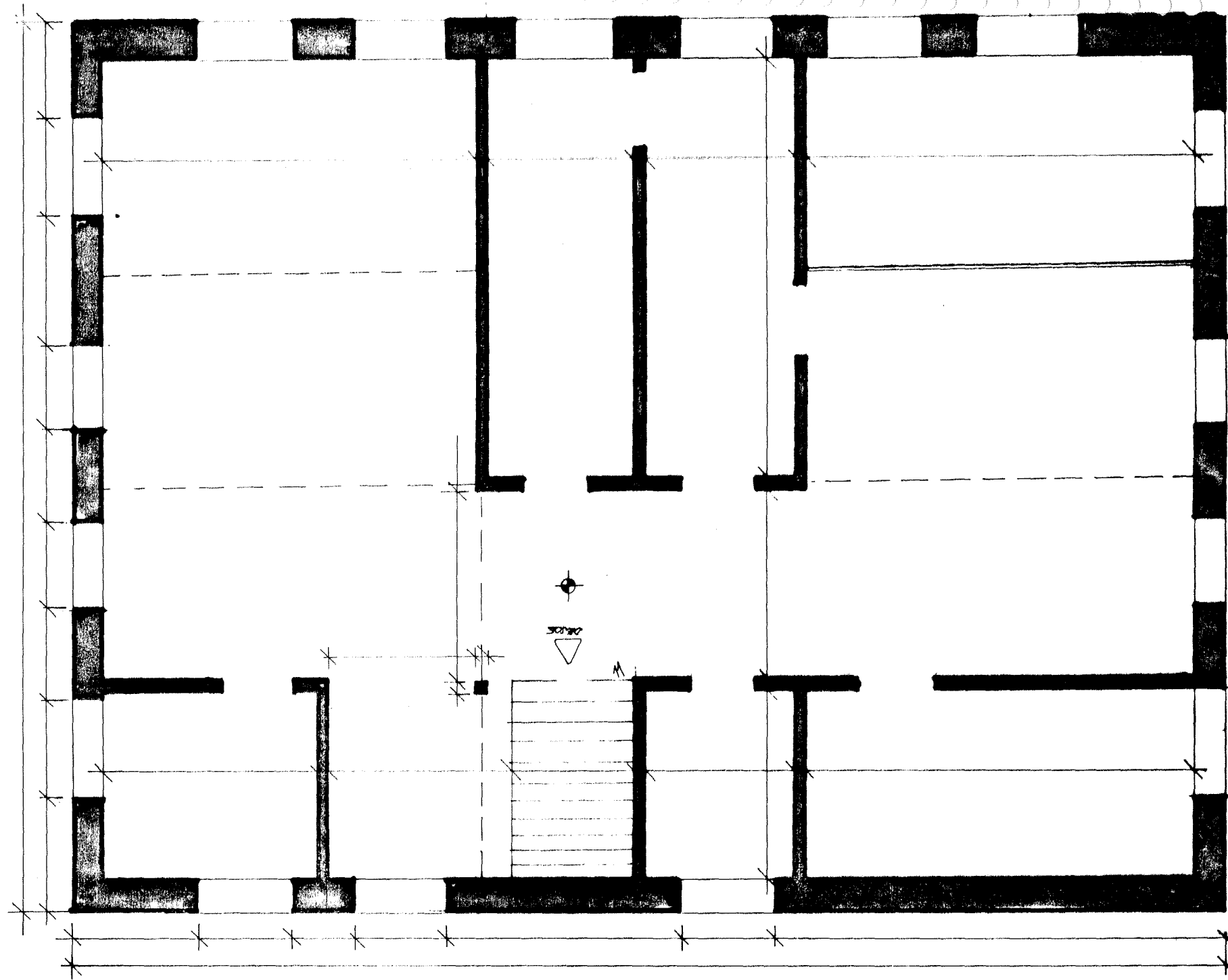


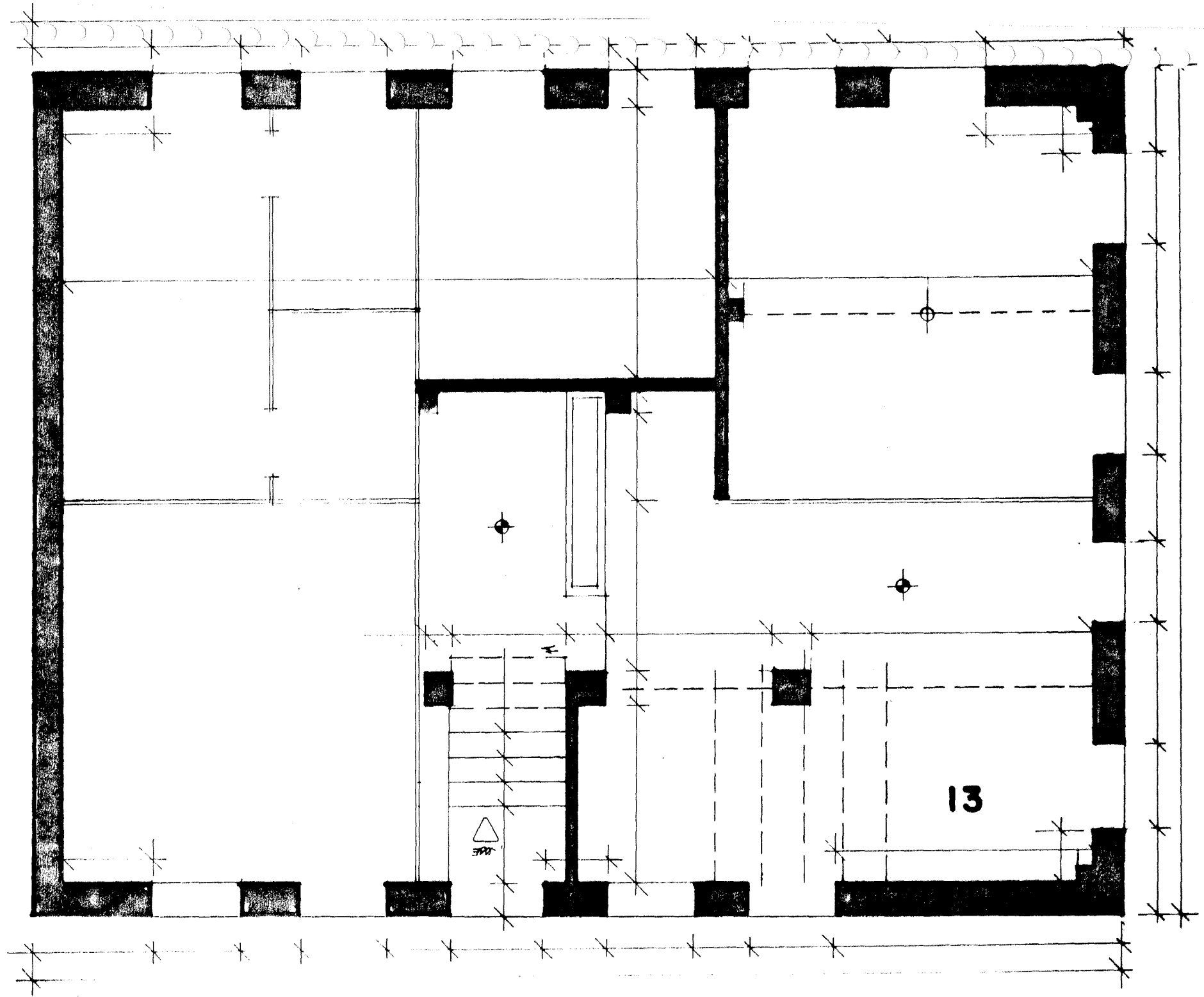
12

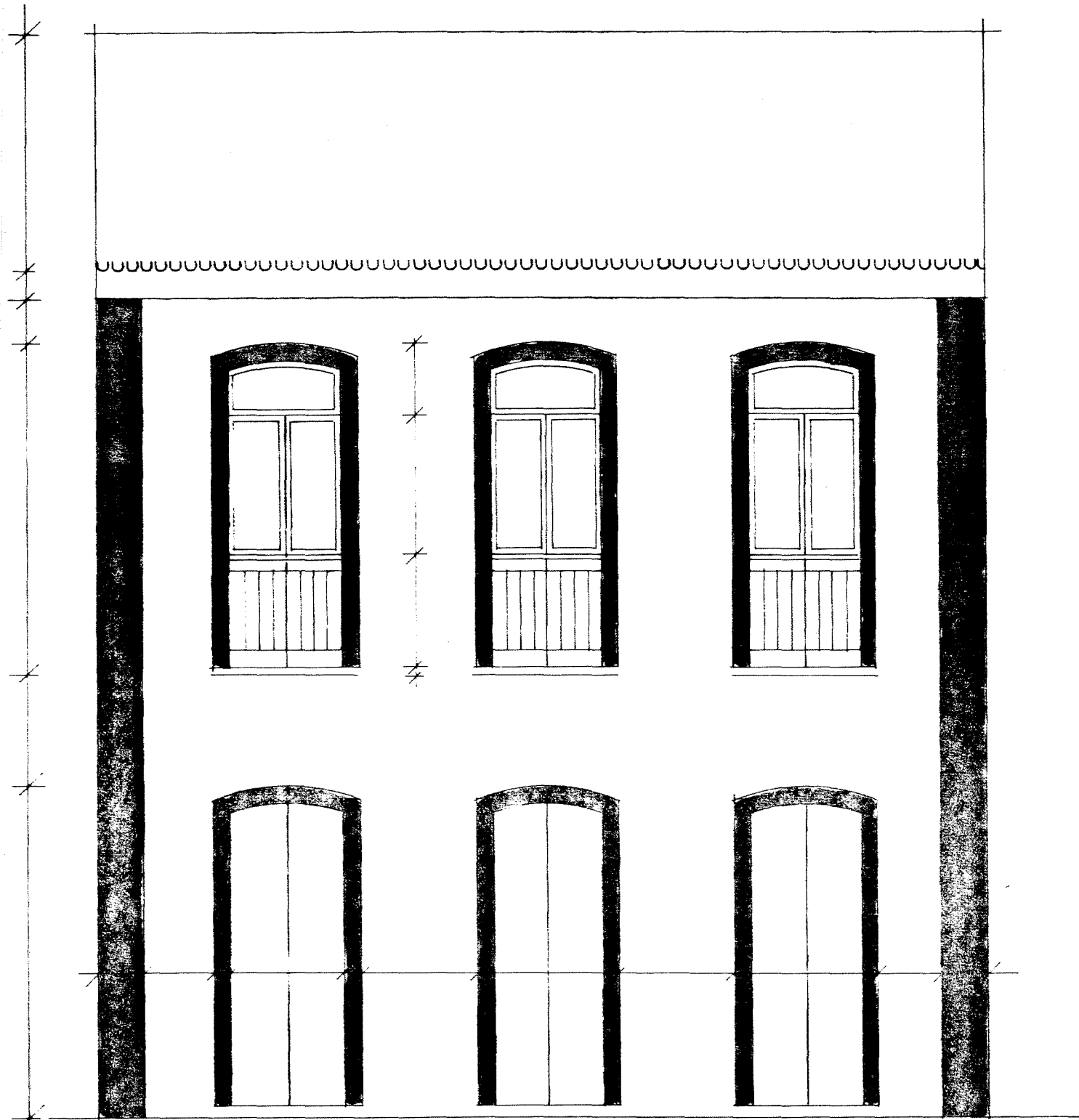




13

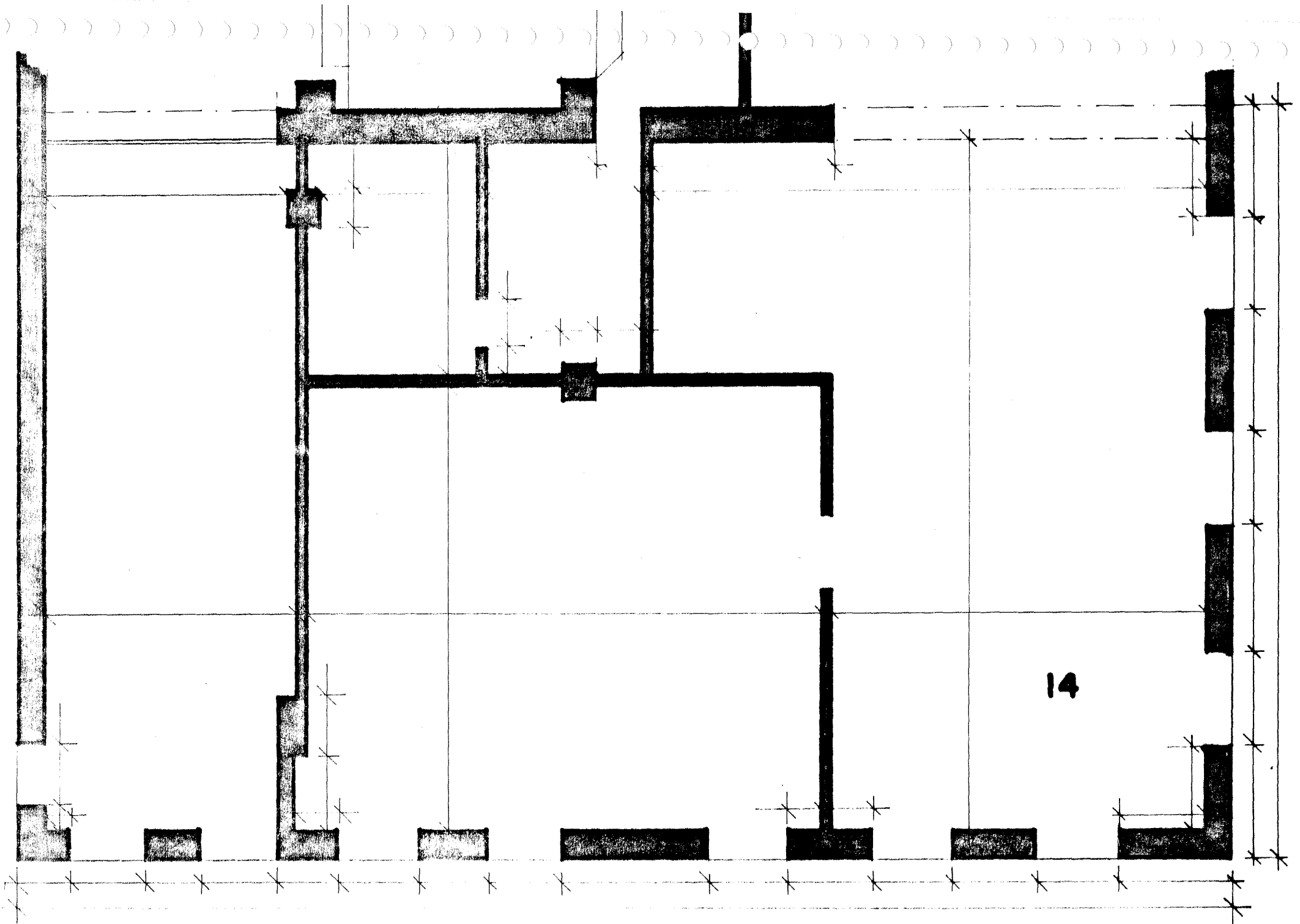


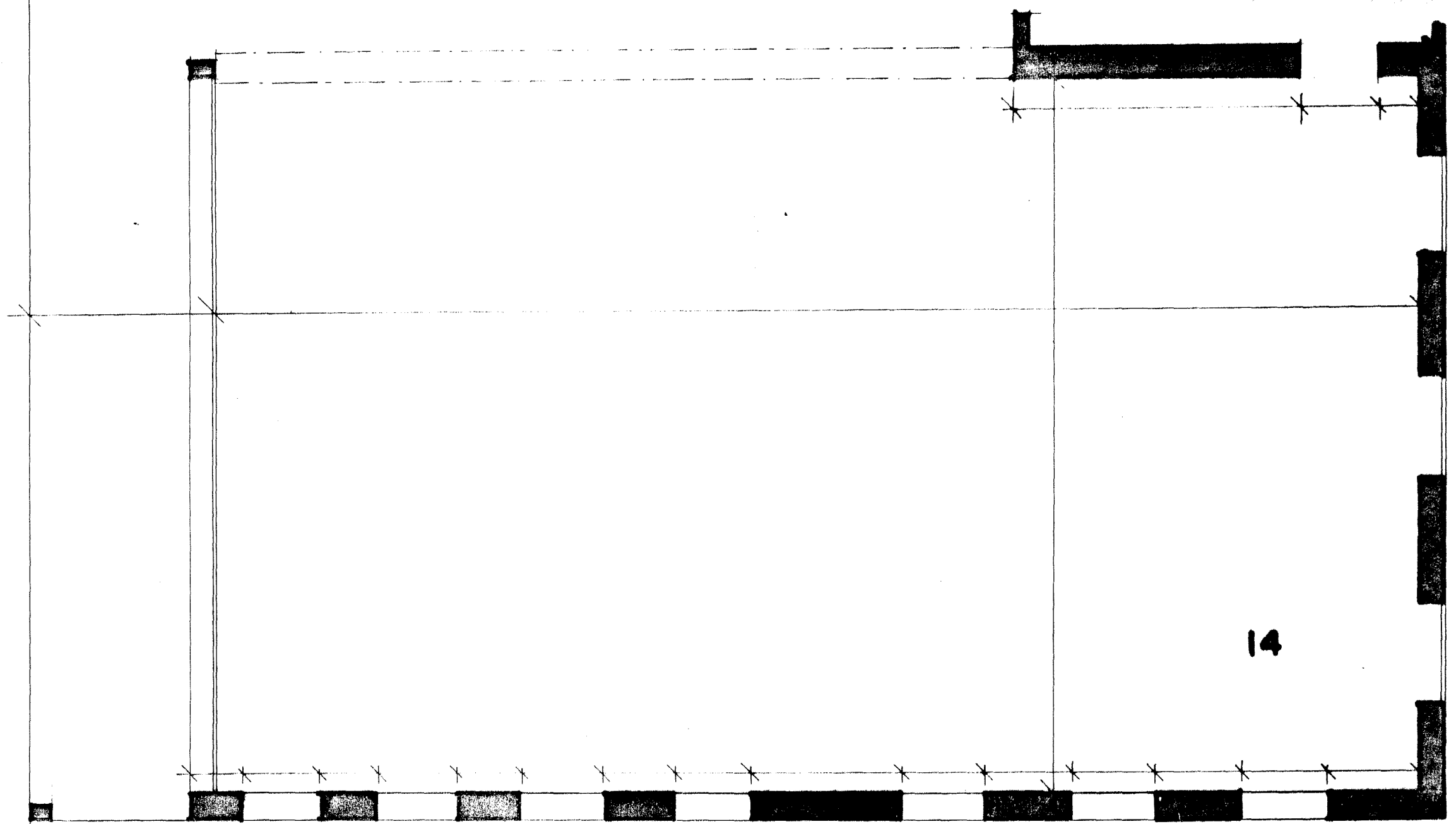




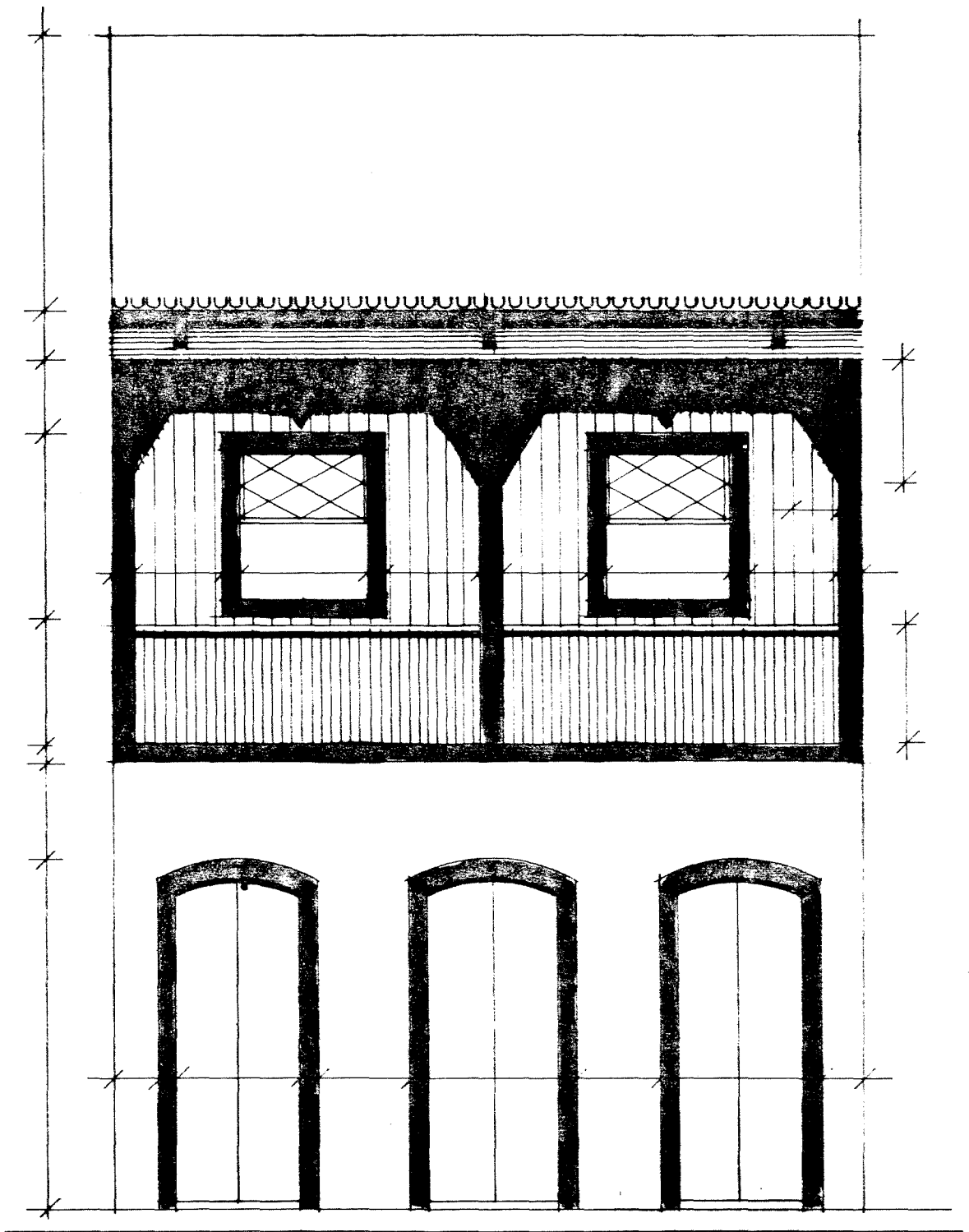


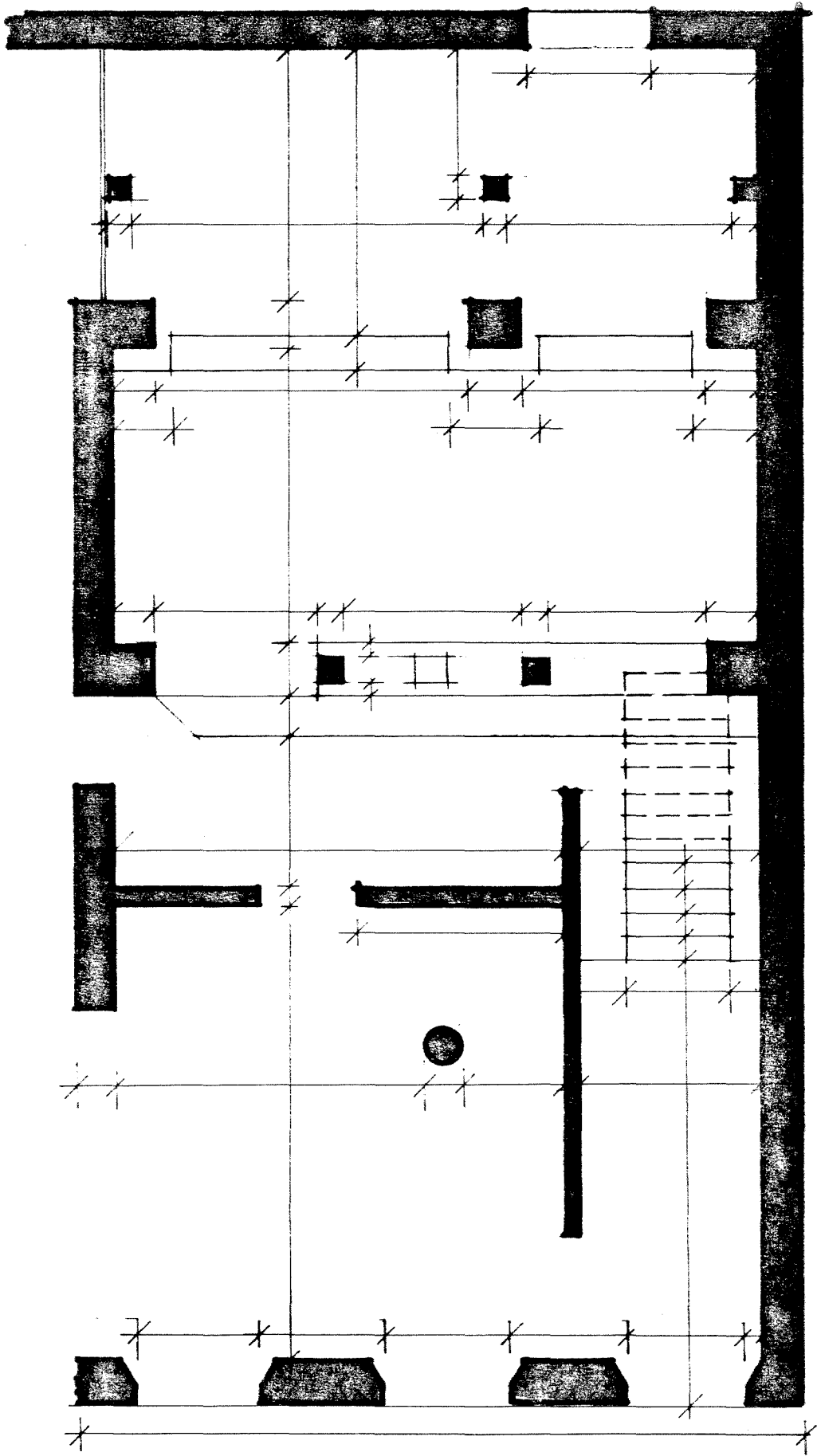
14

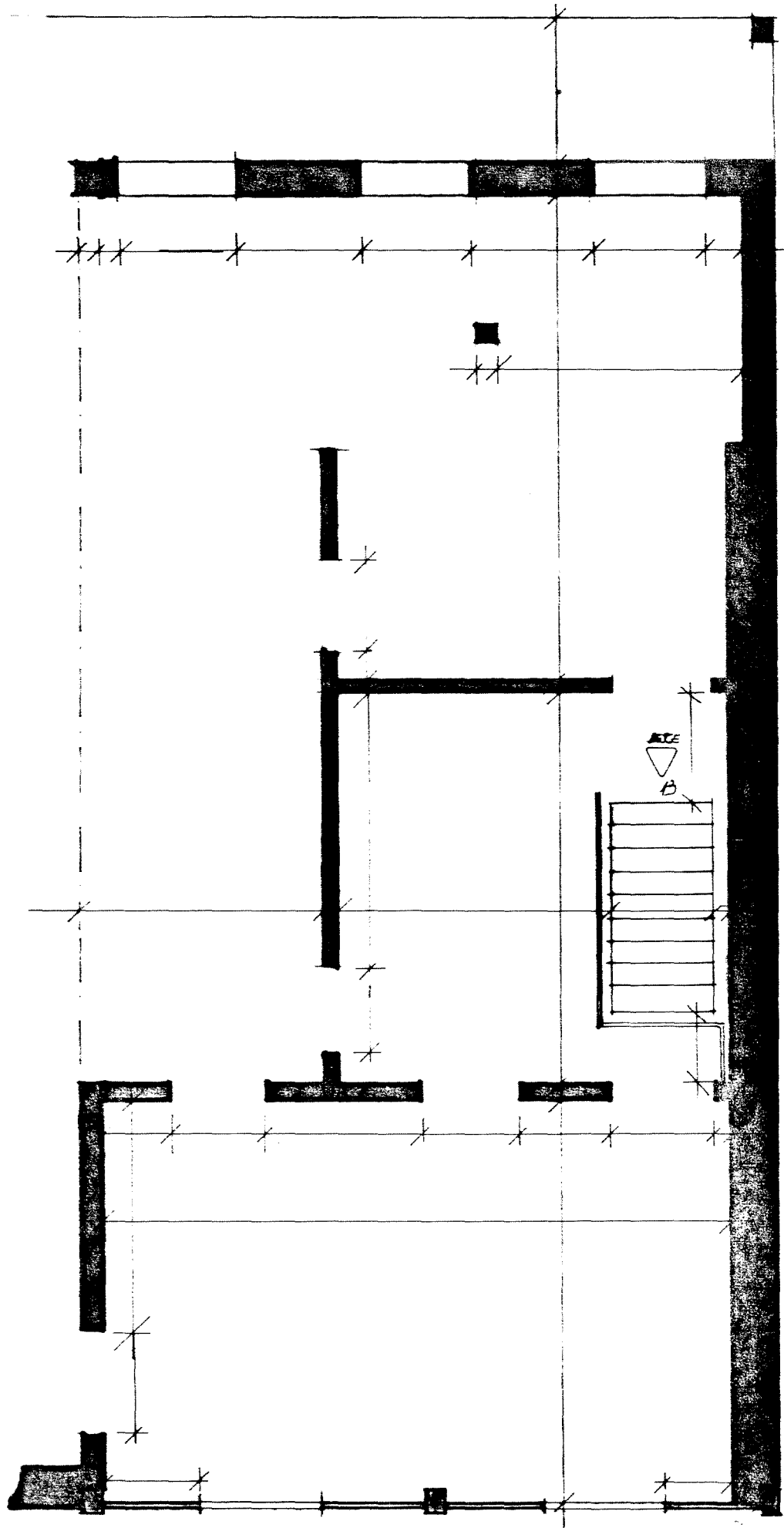


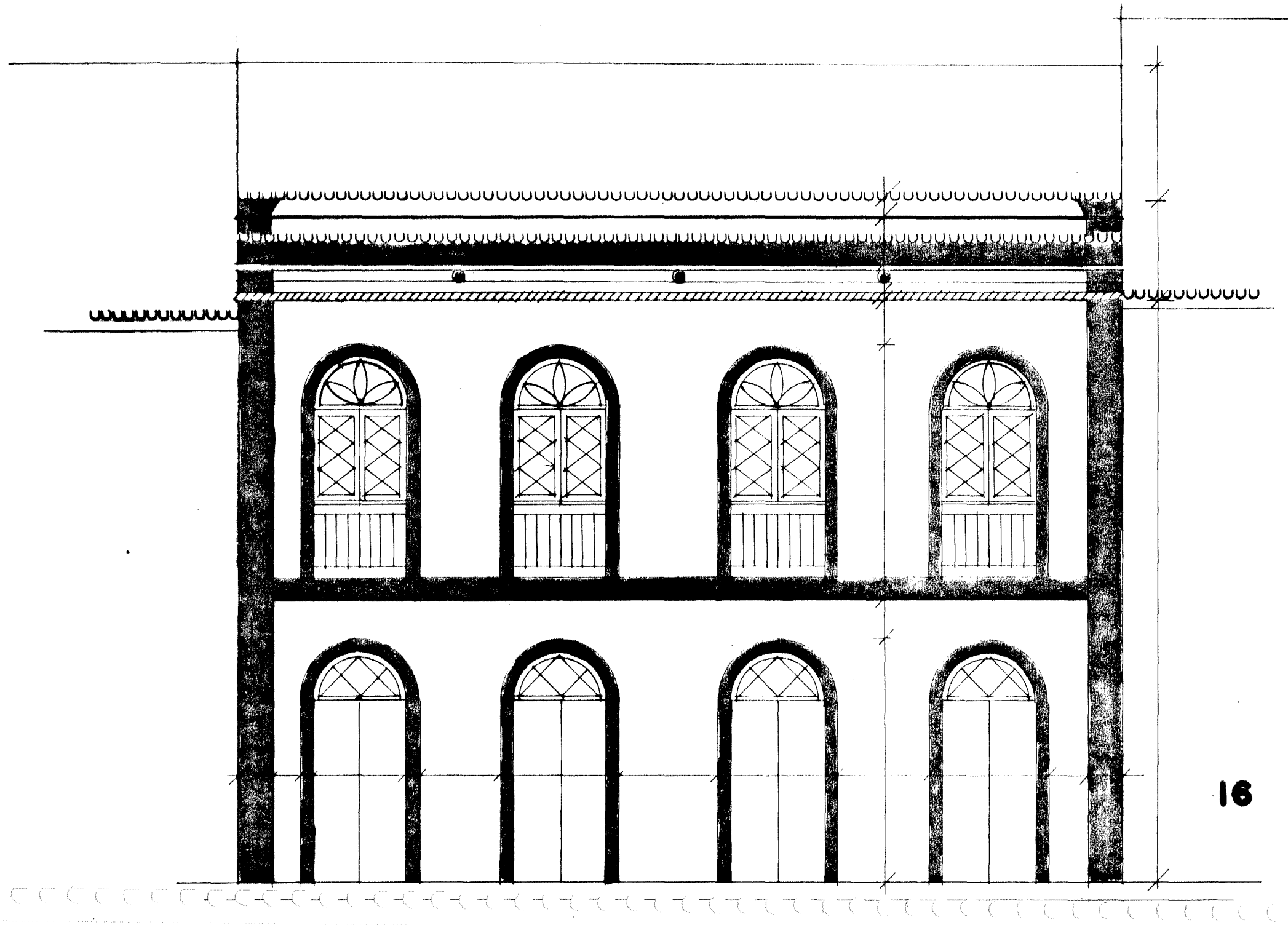


14

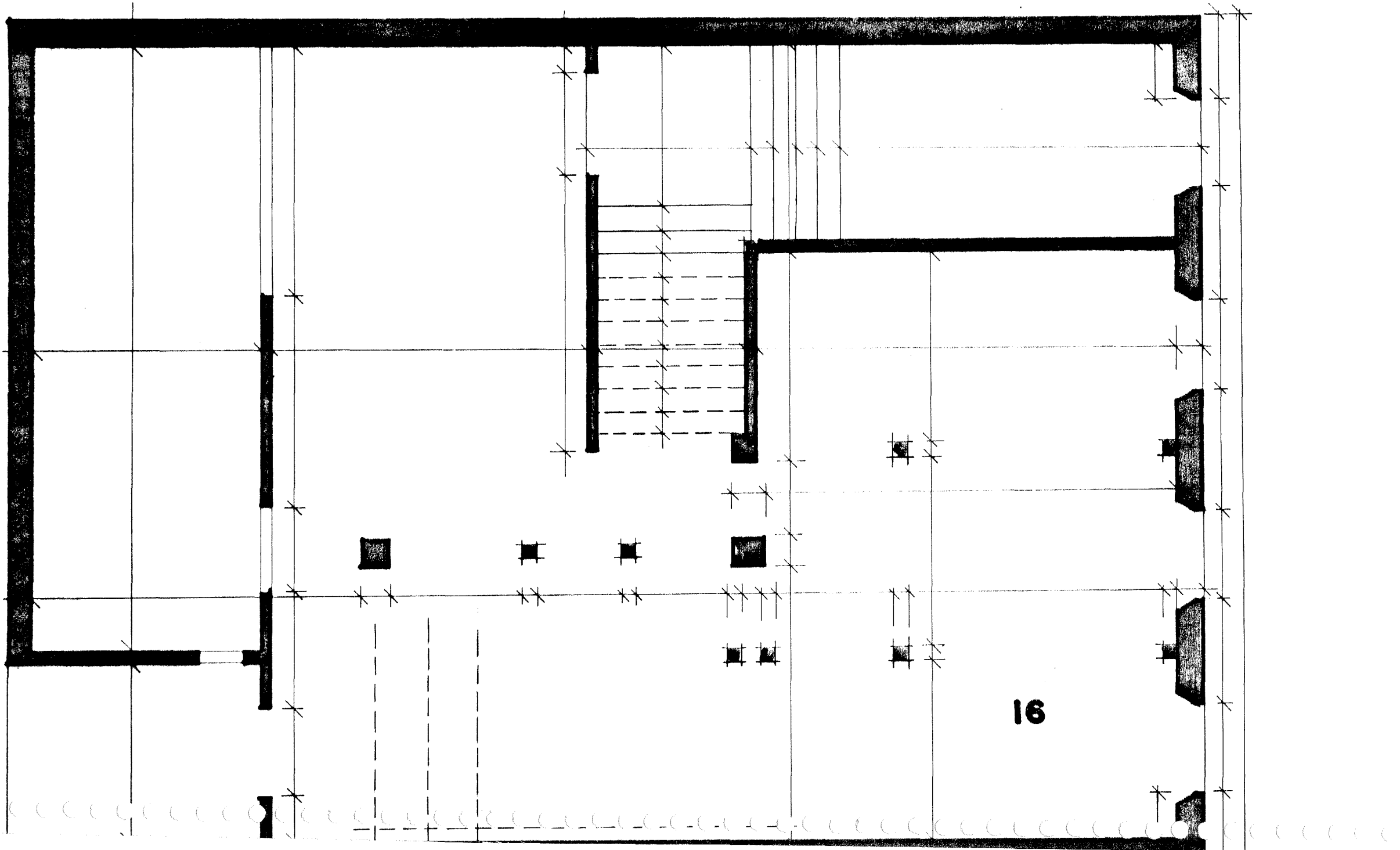




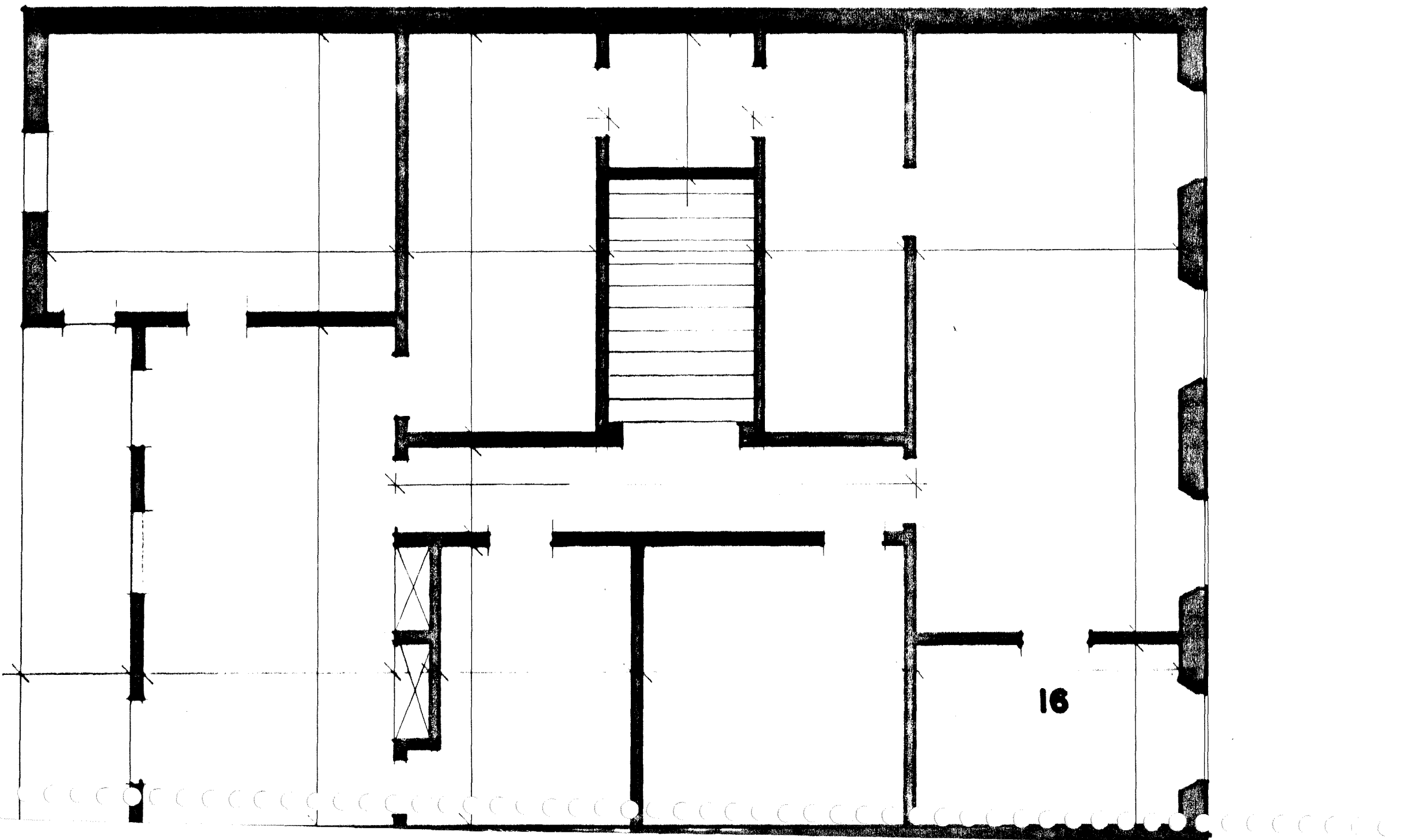




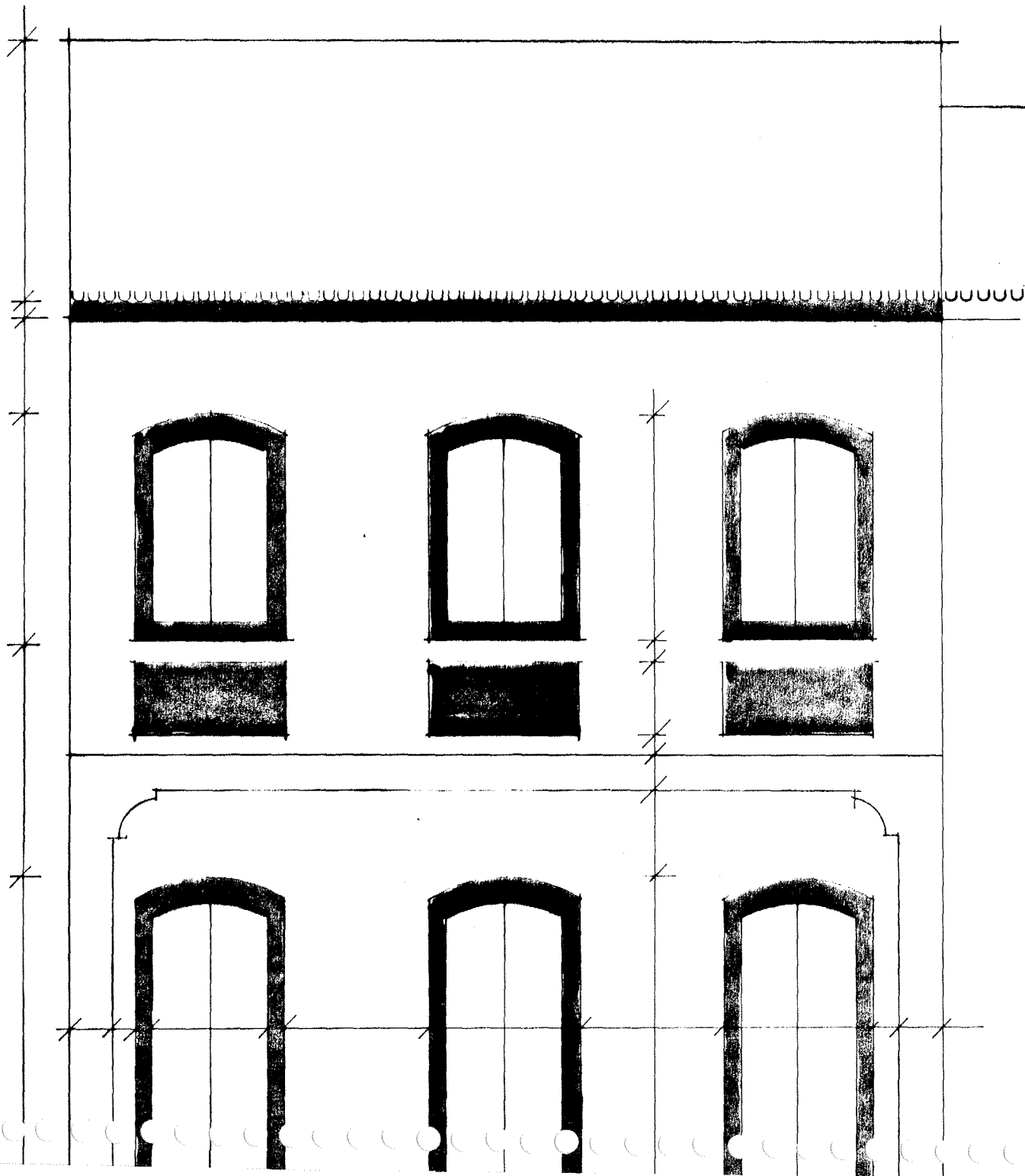
16

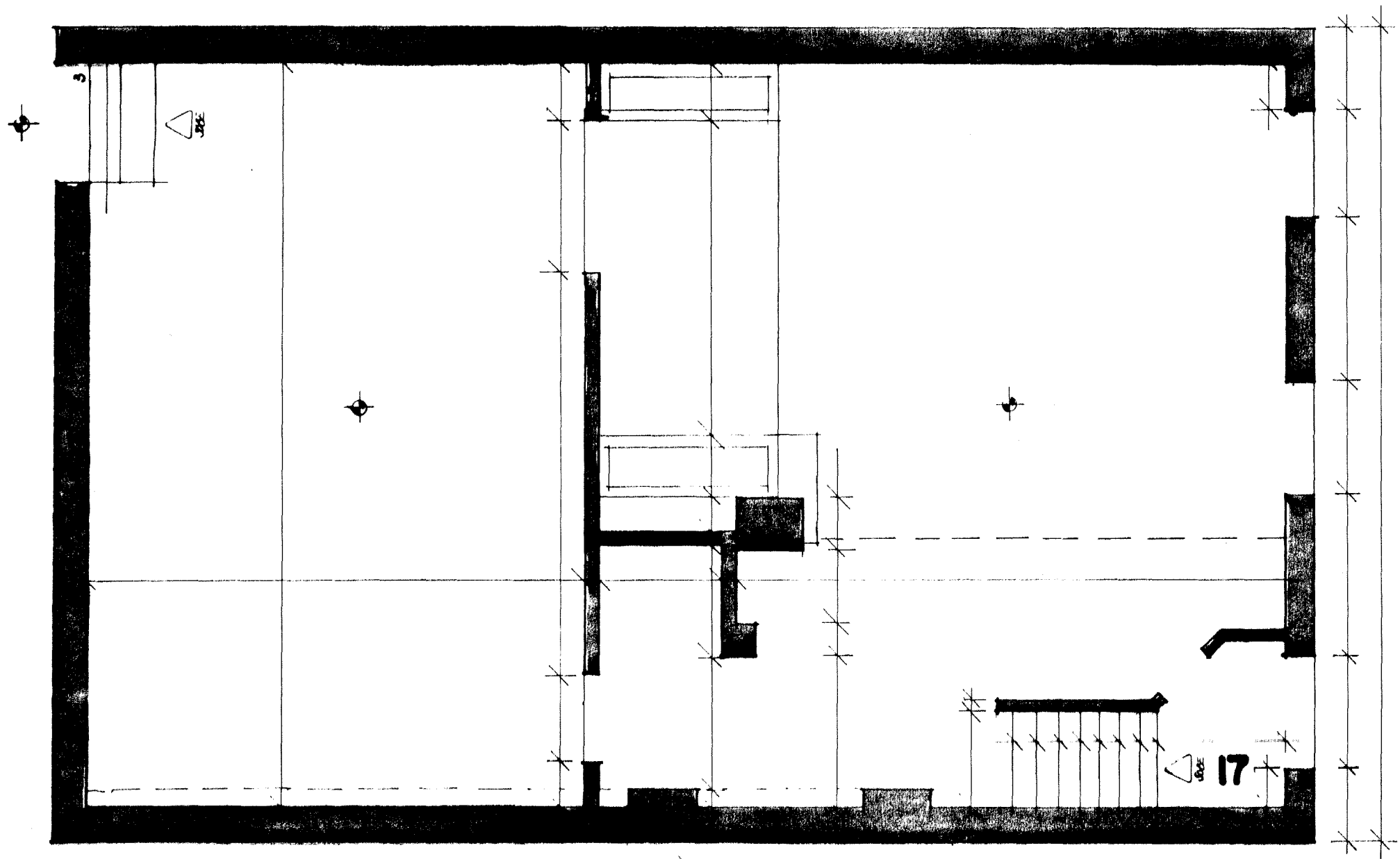


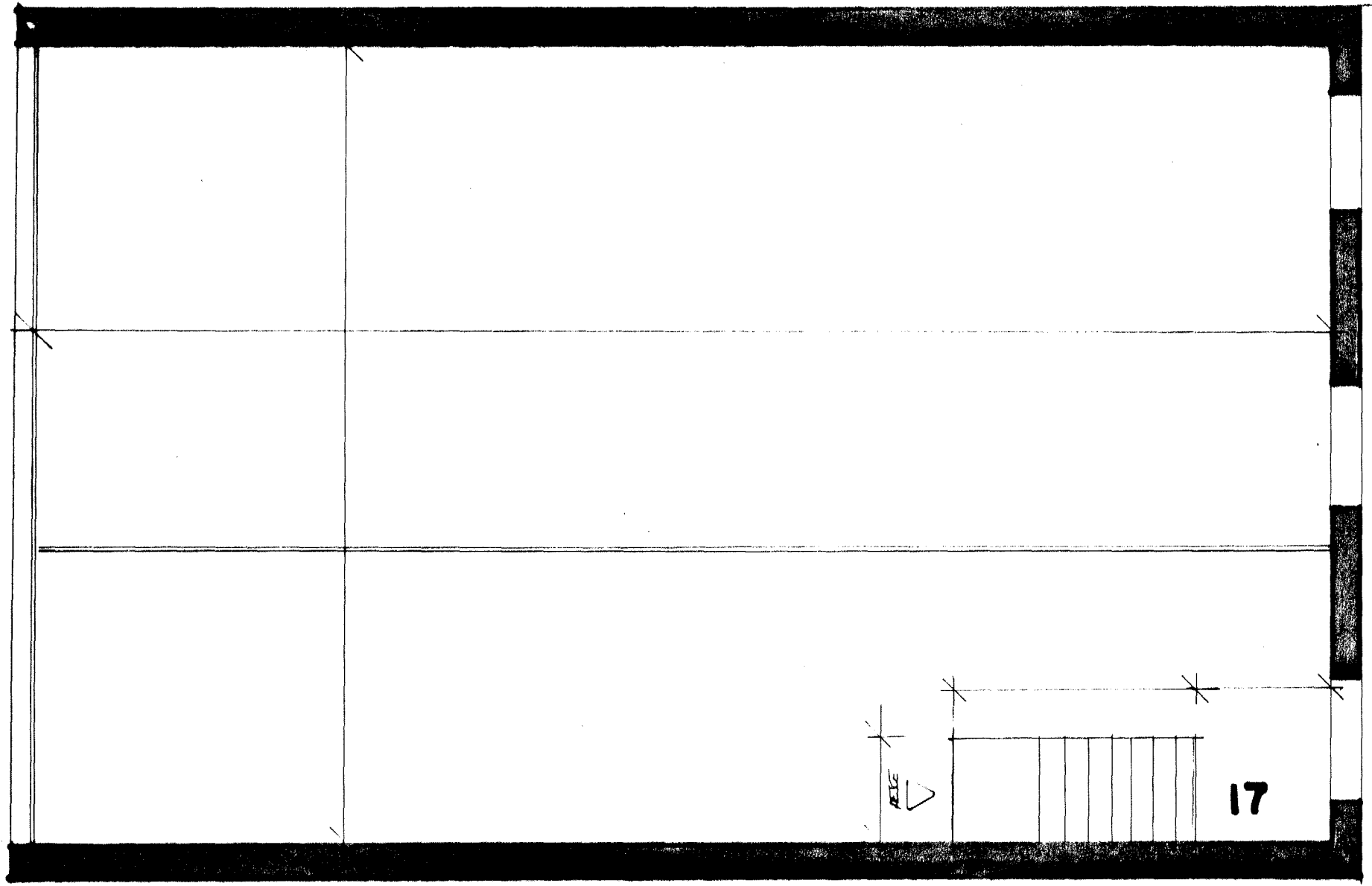
16

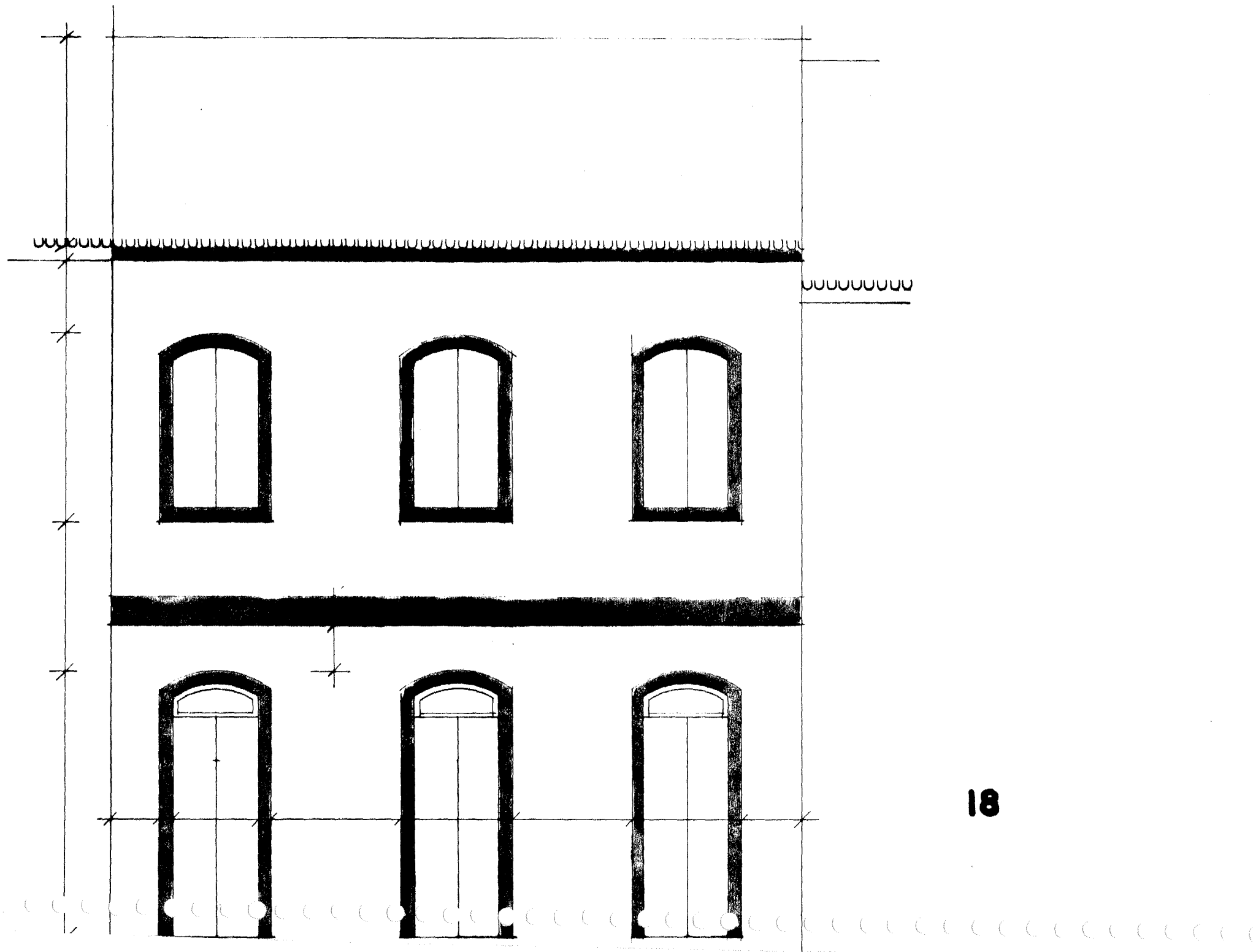


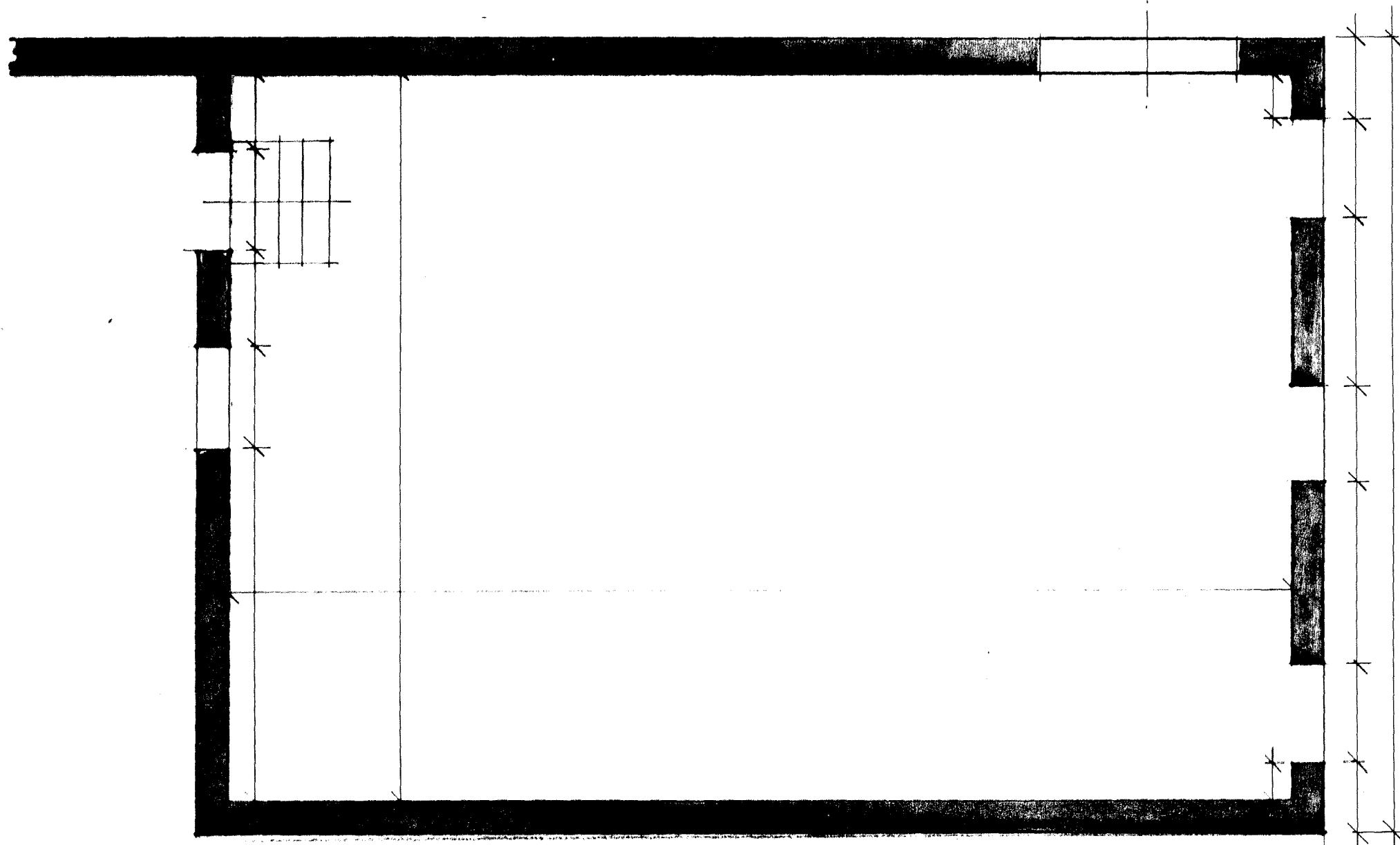
16

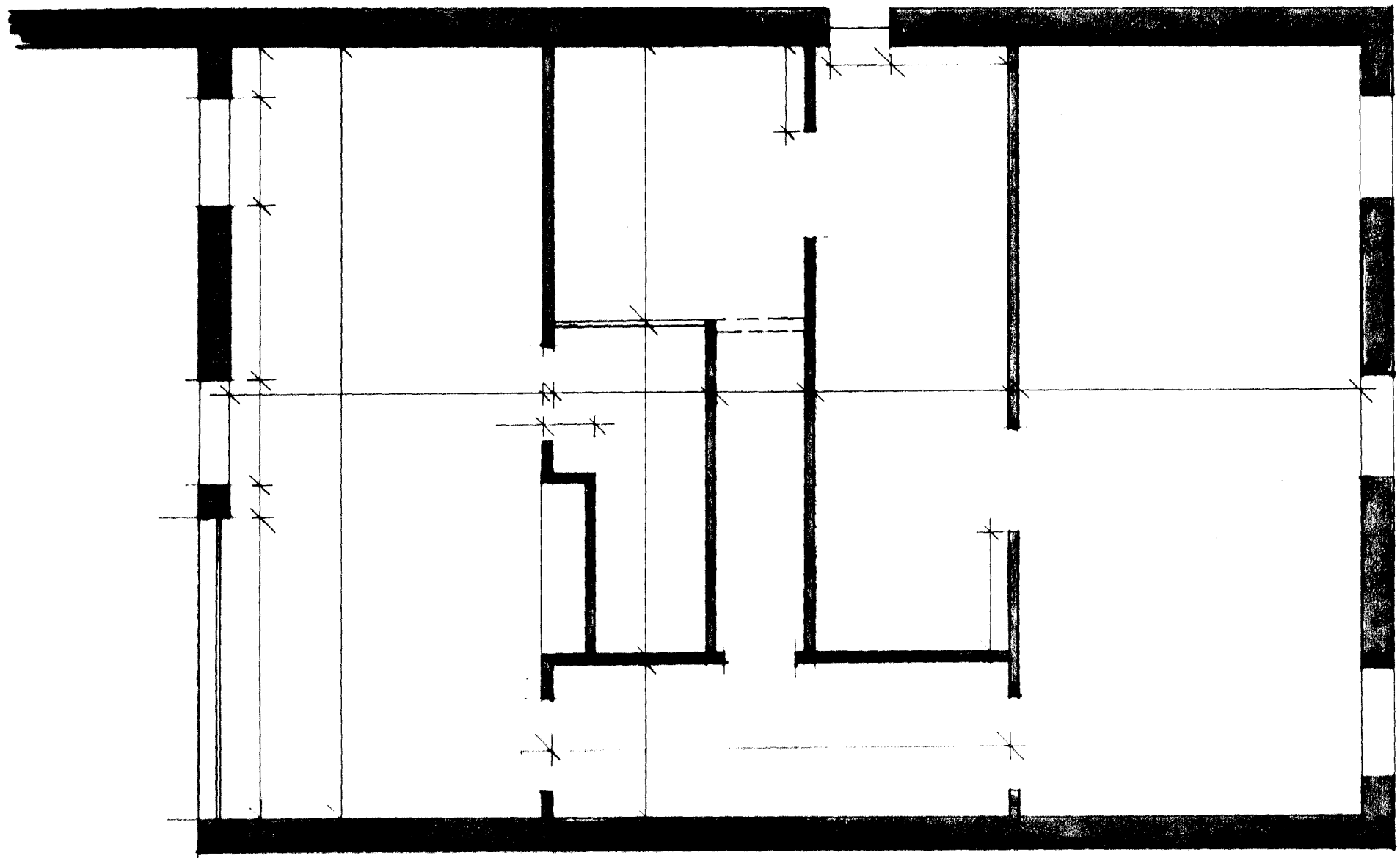




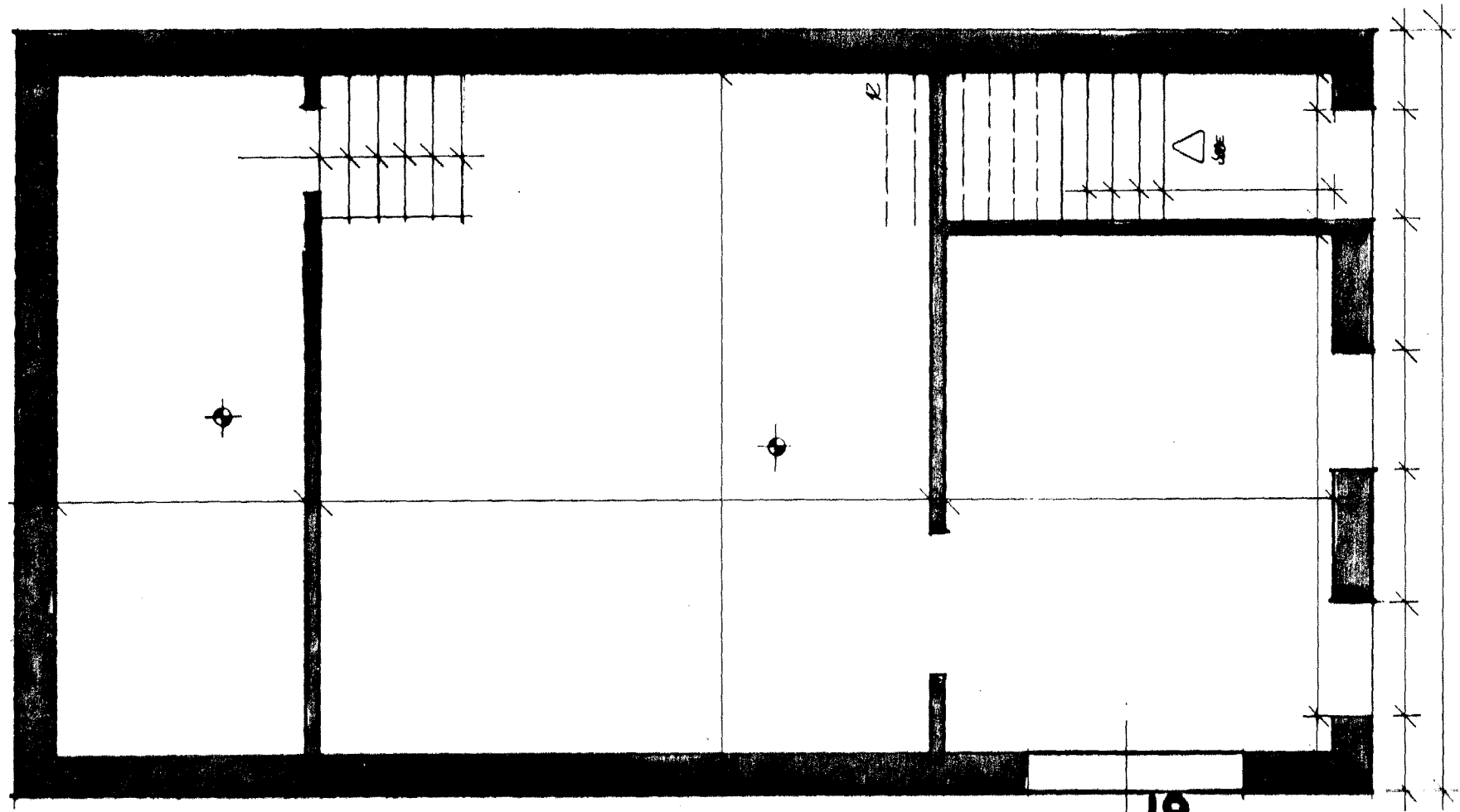




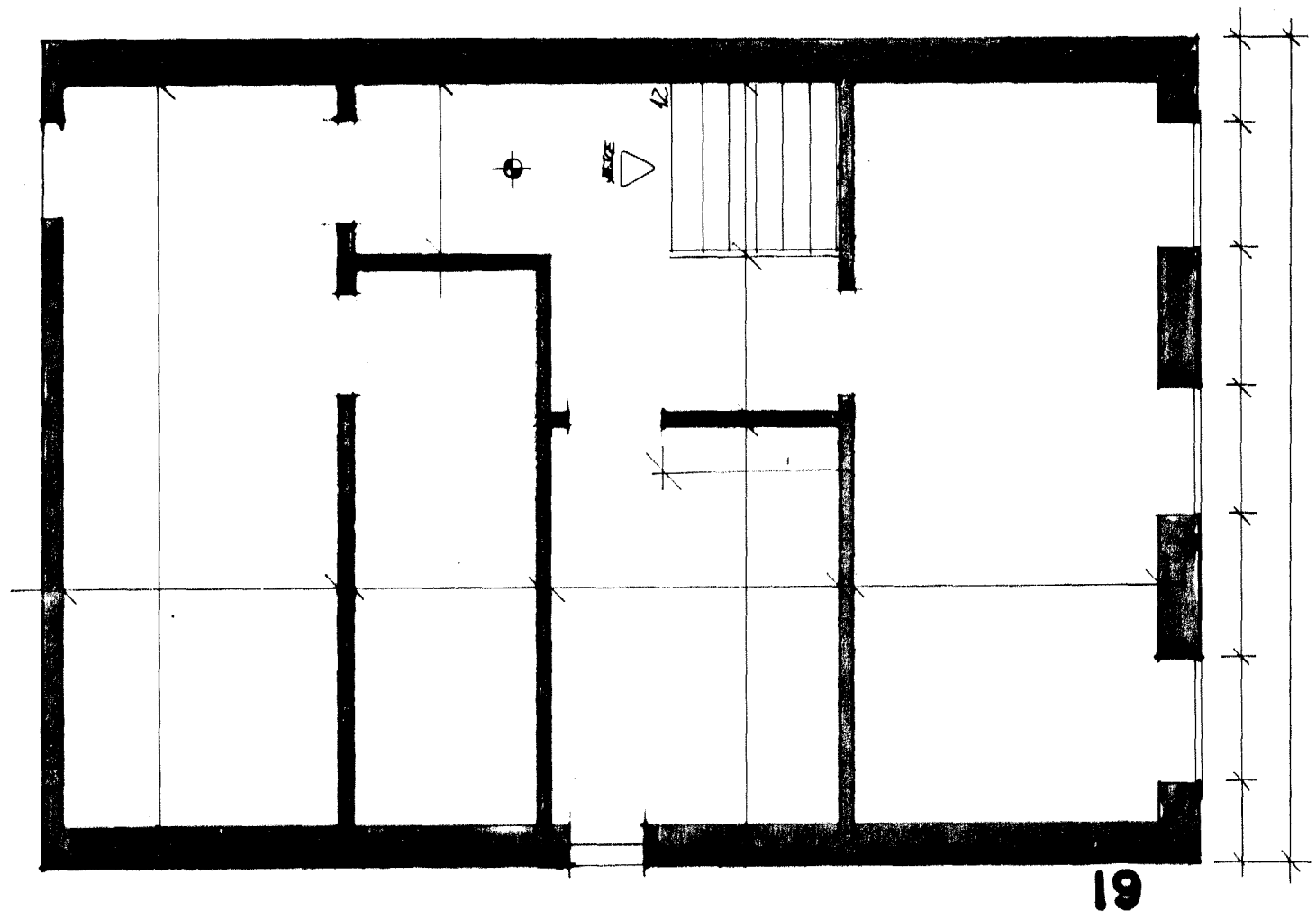






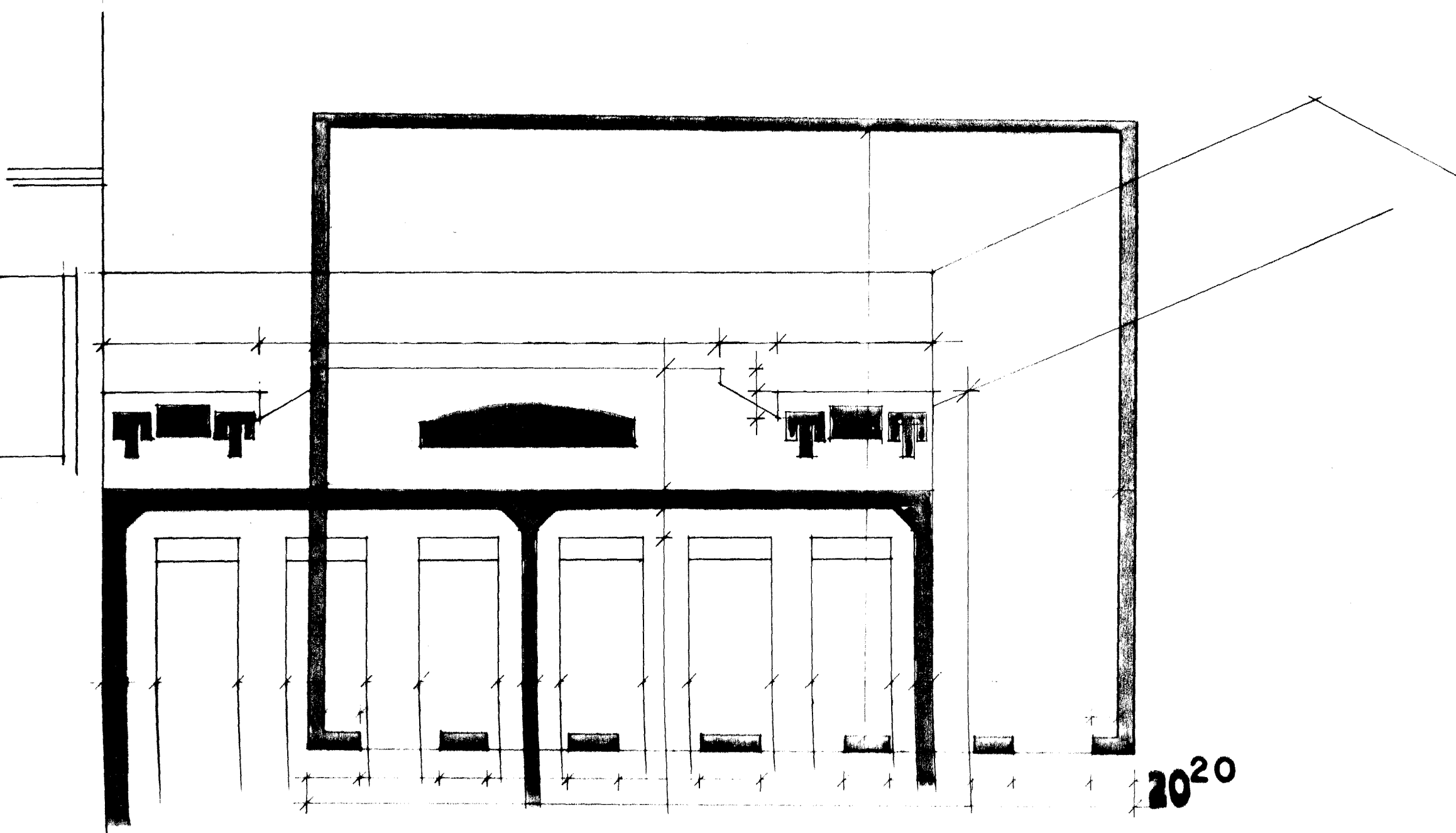


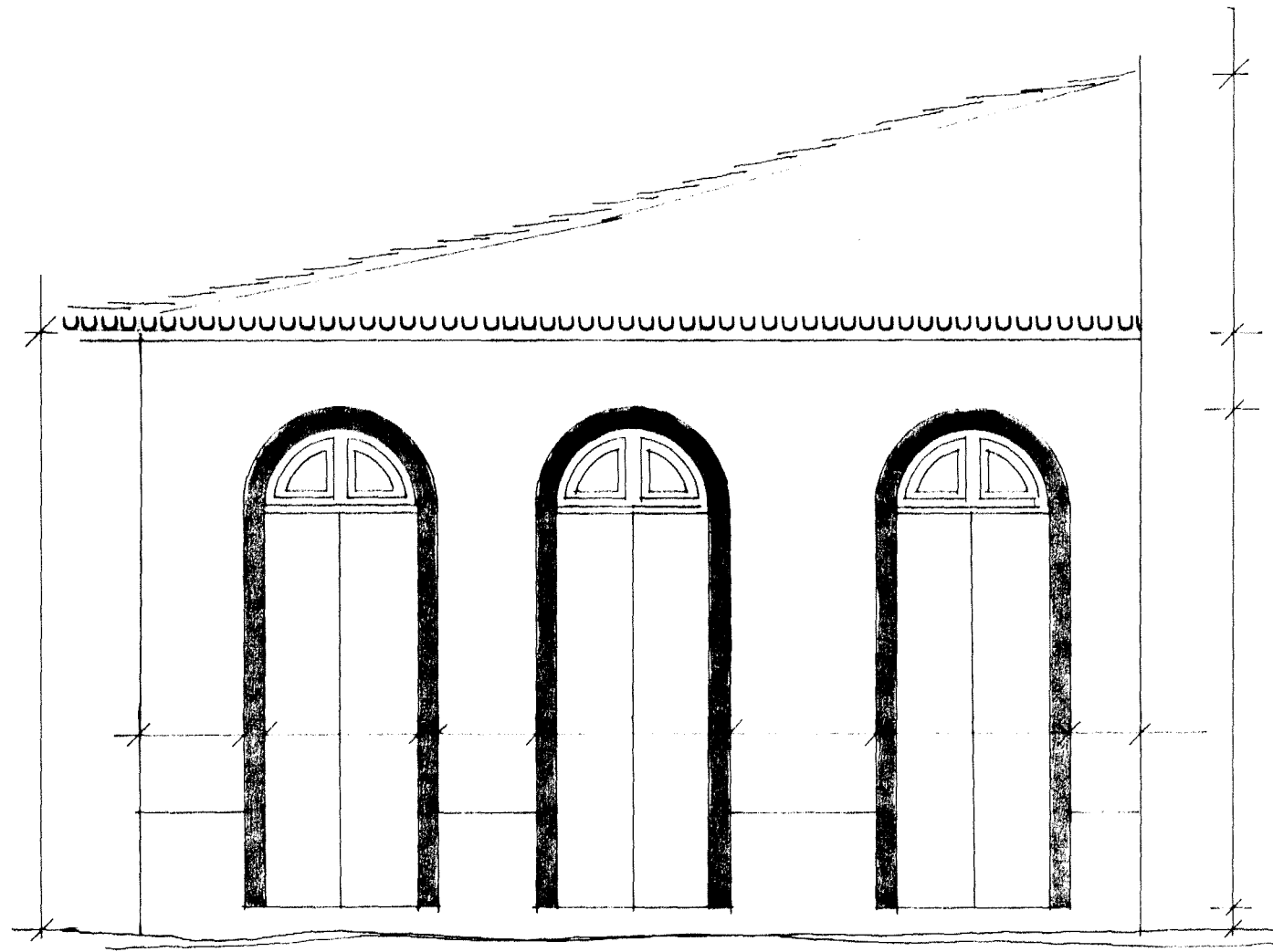
19

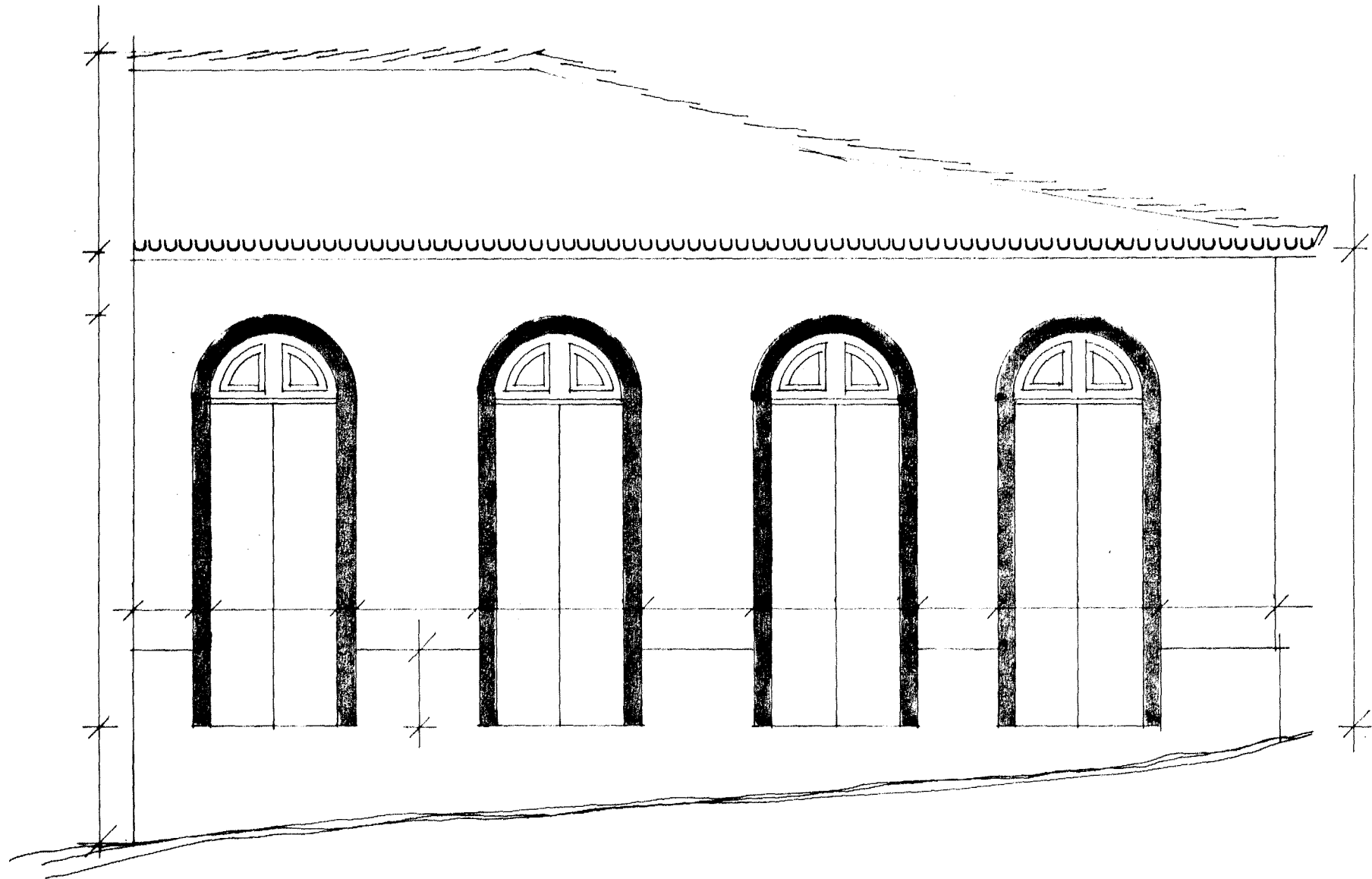


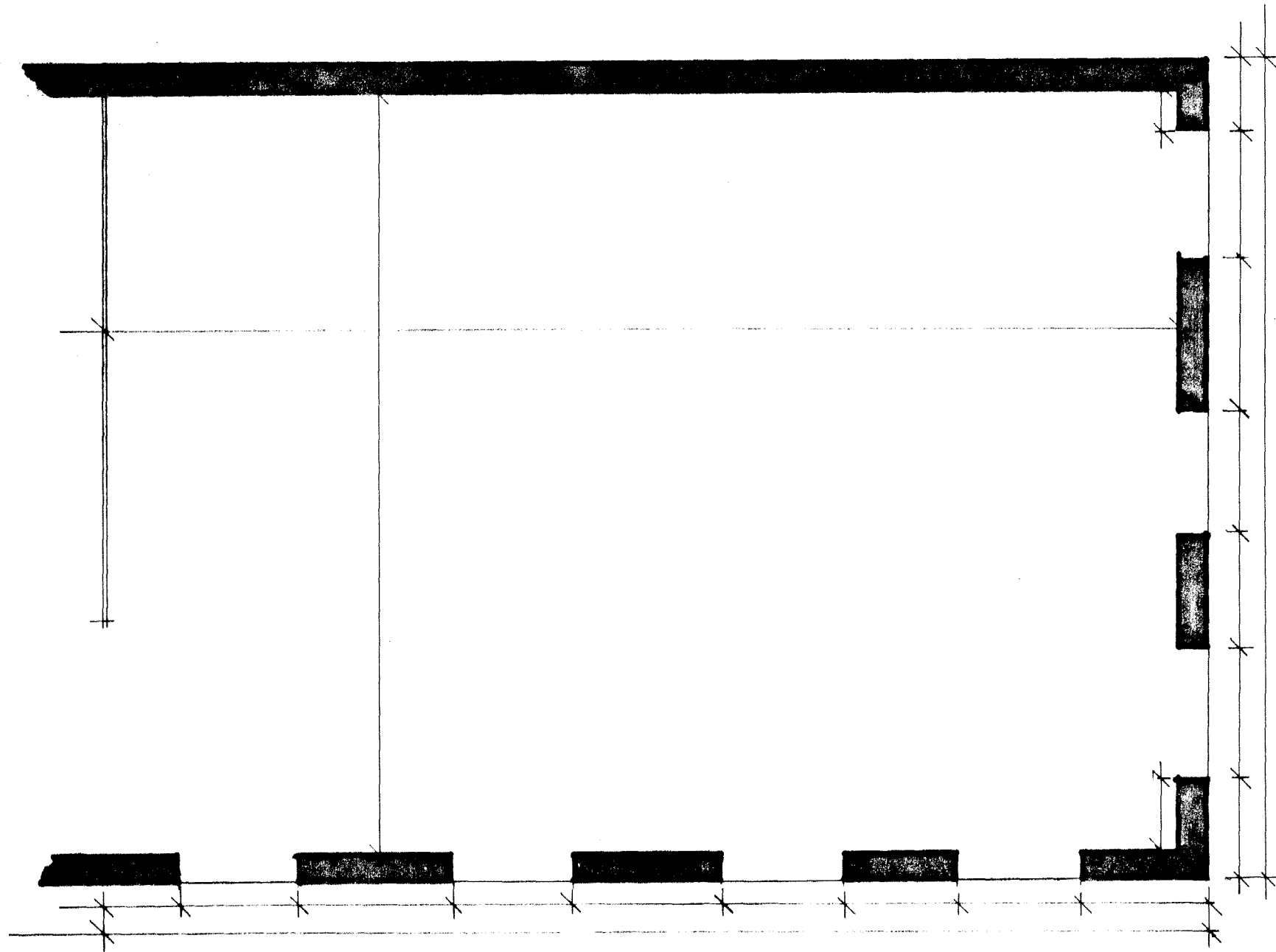
19

20²⁰

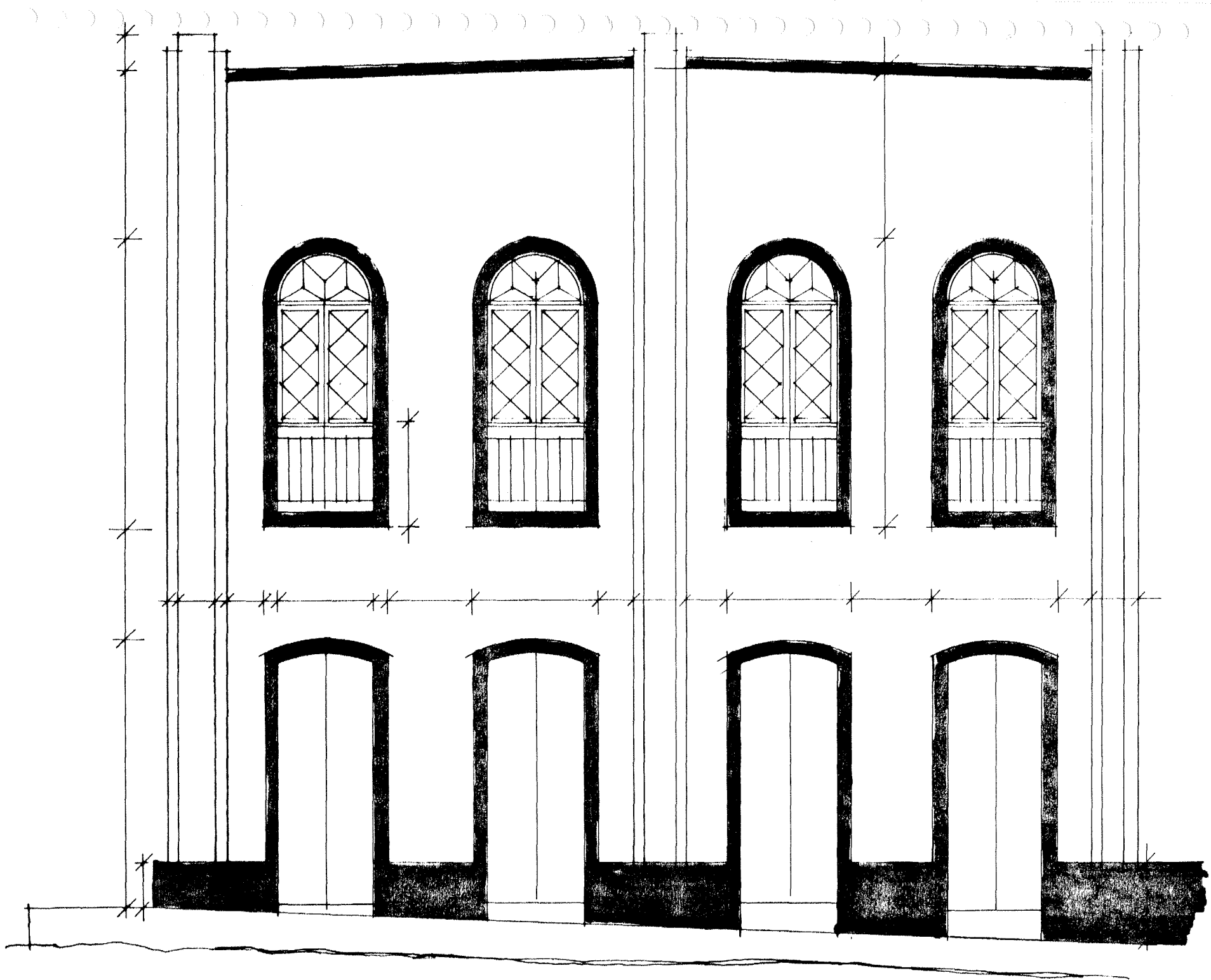


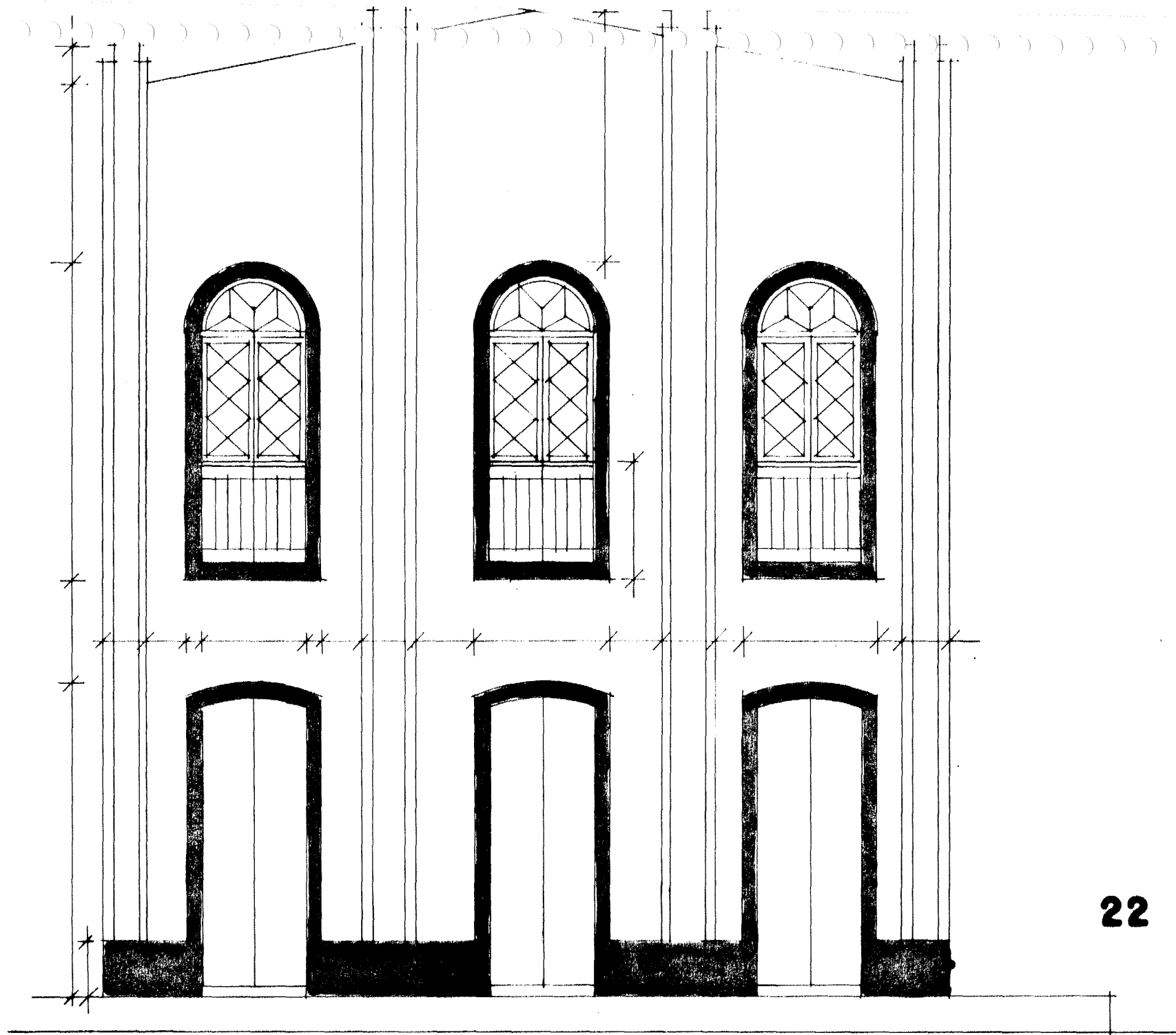


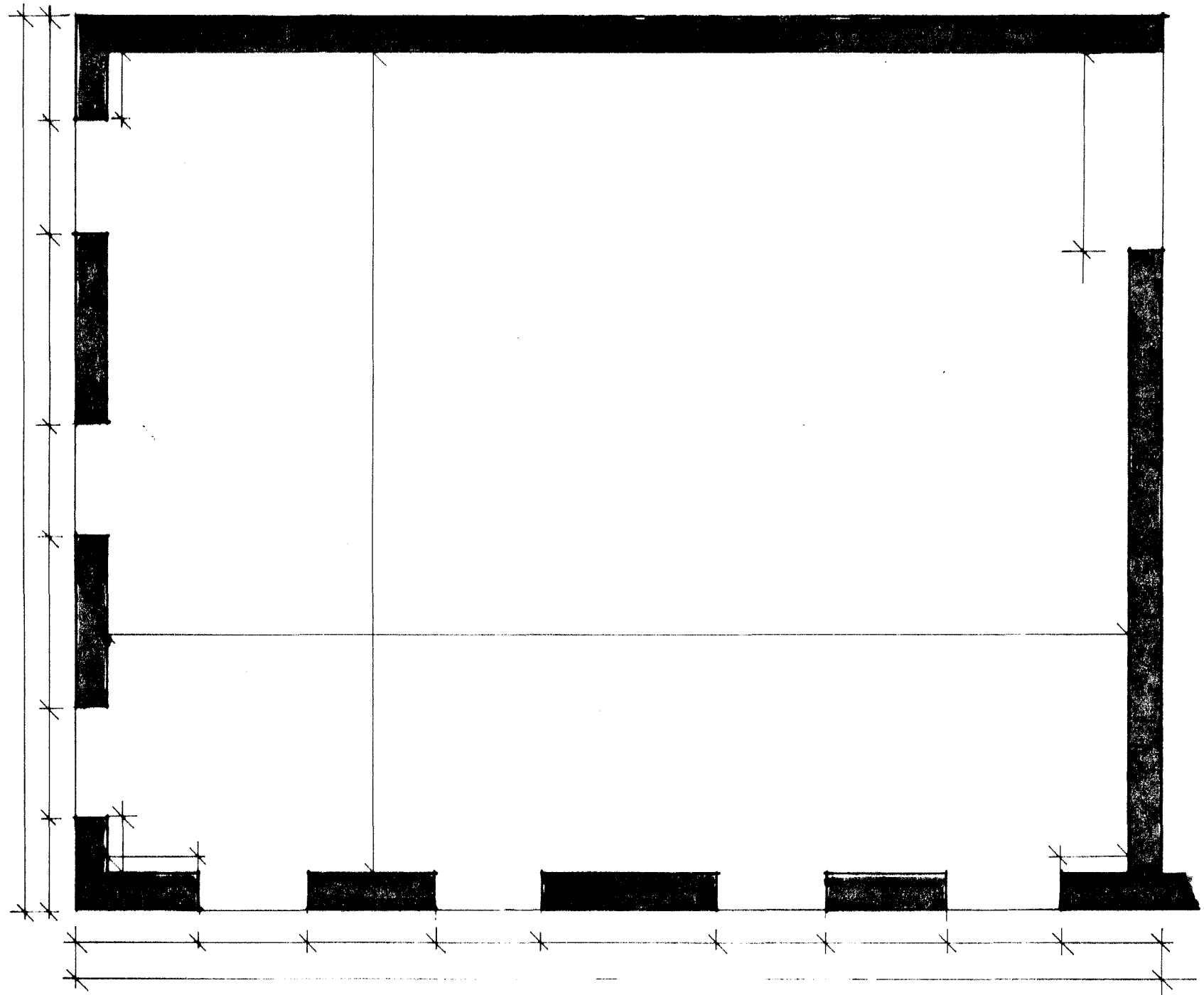


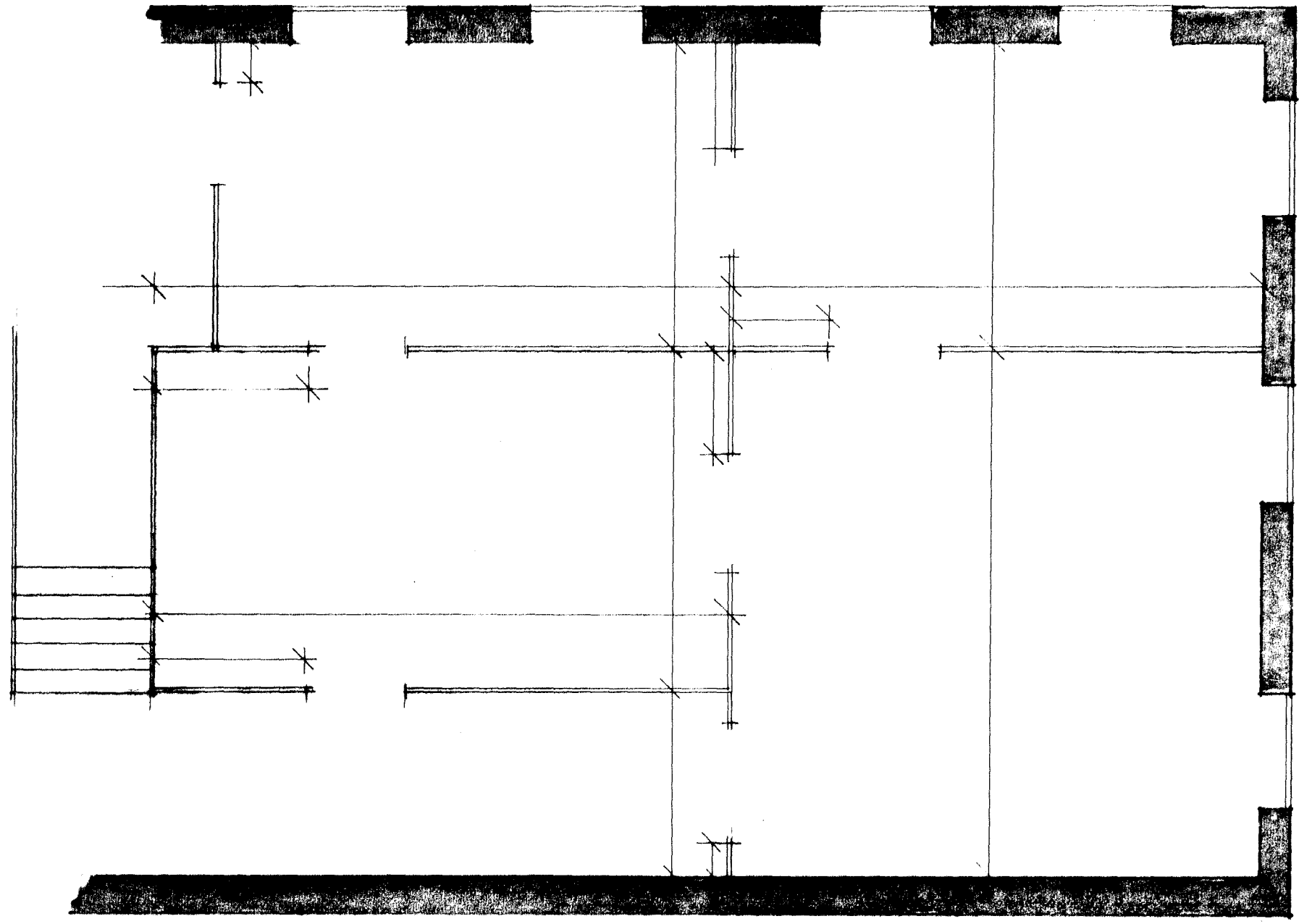


21



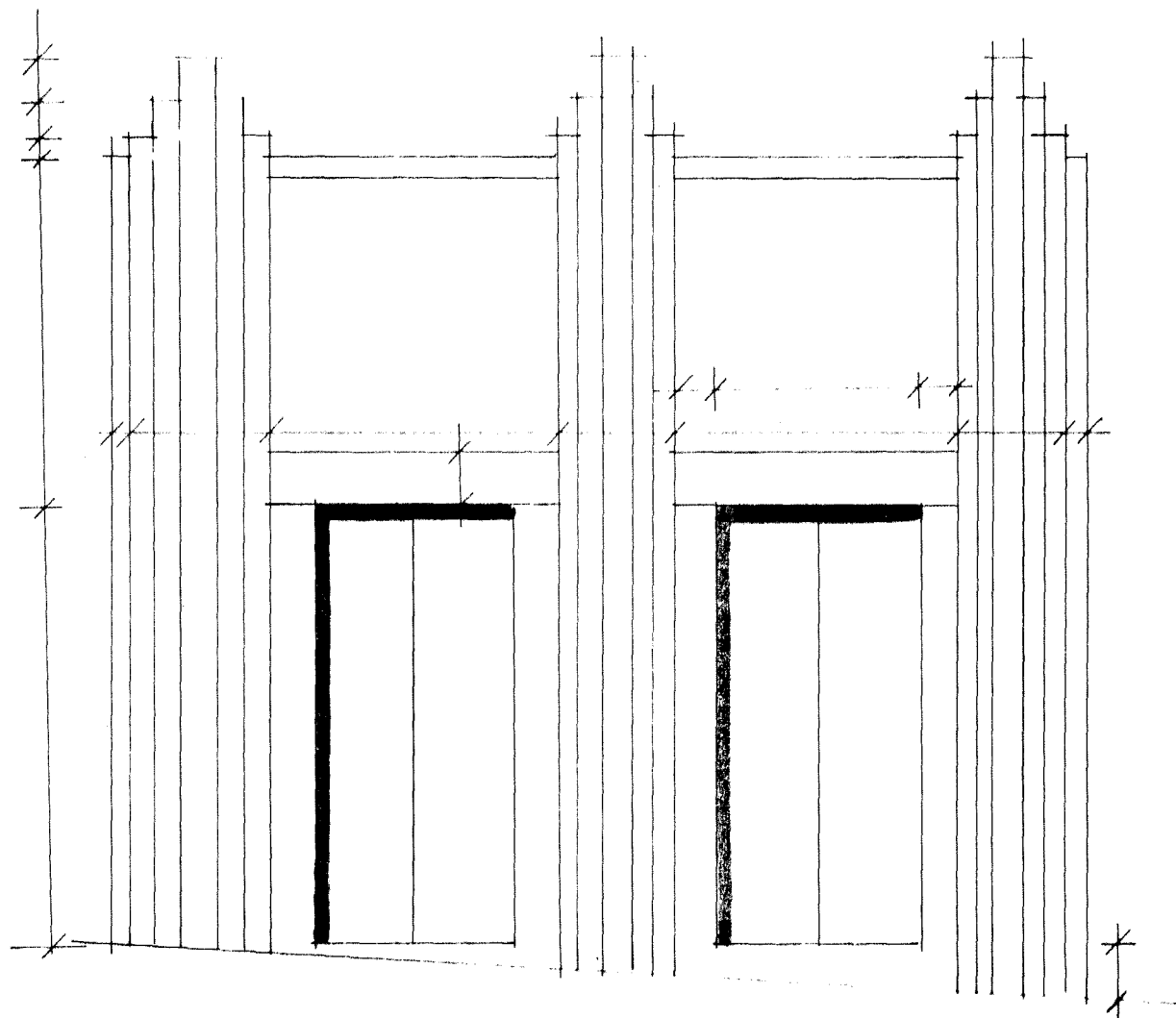






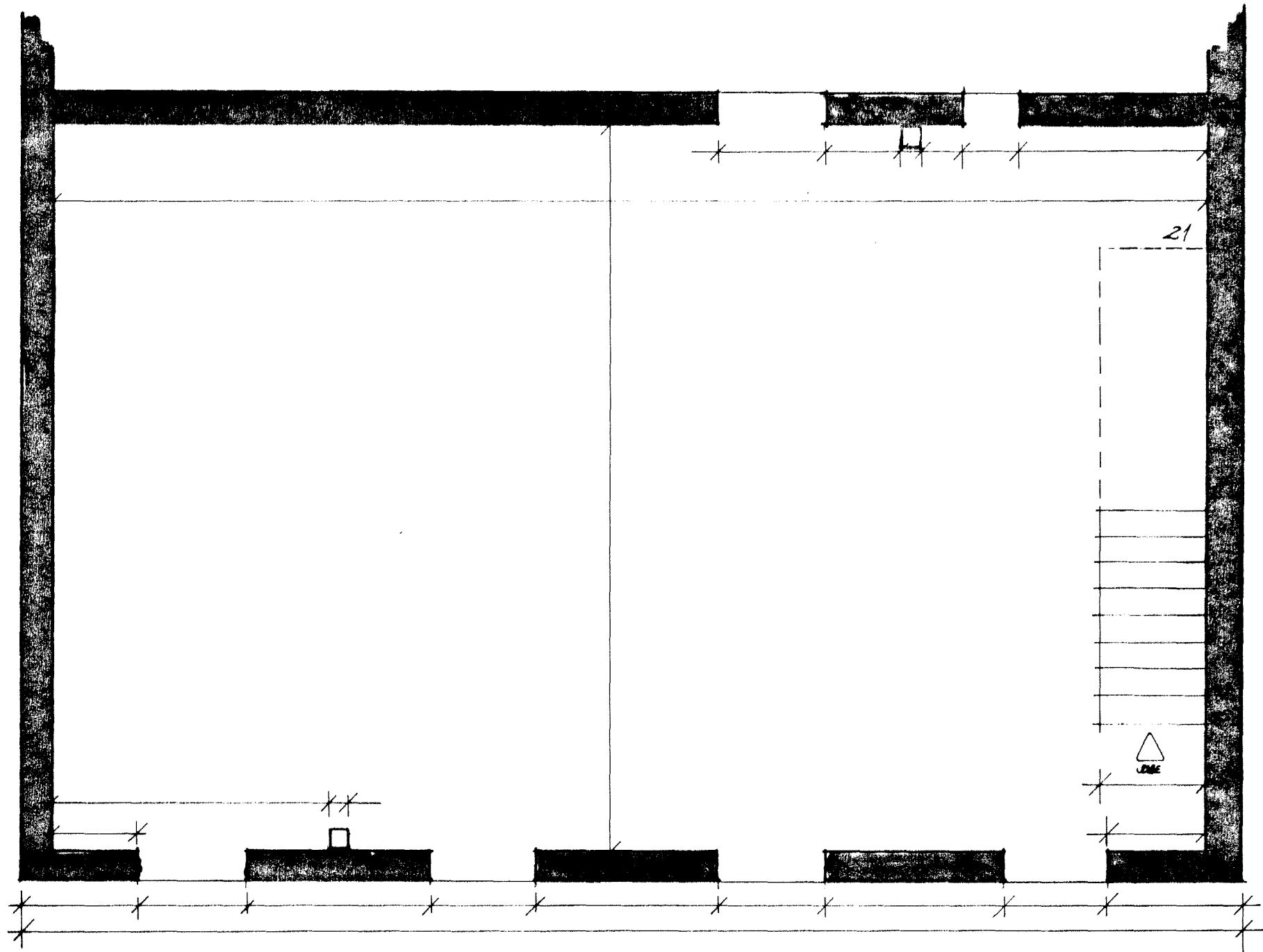
23



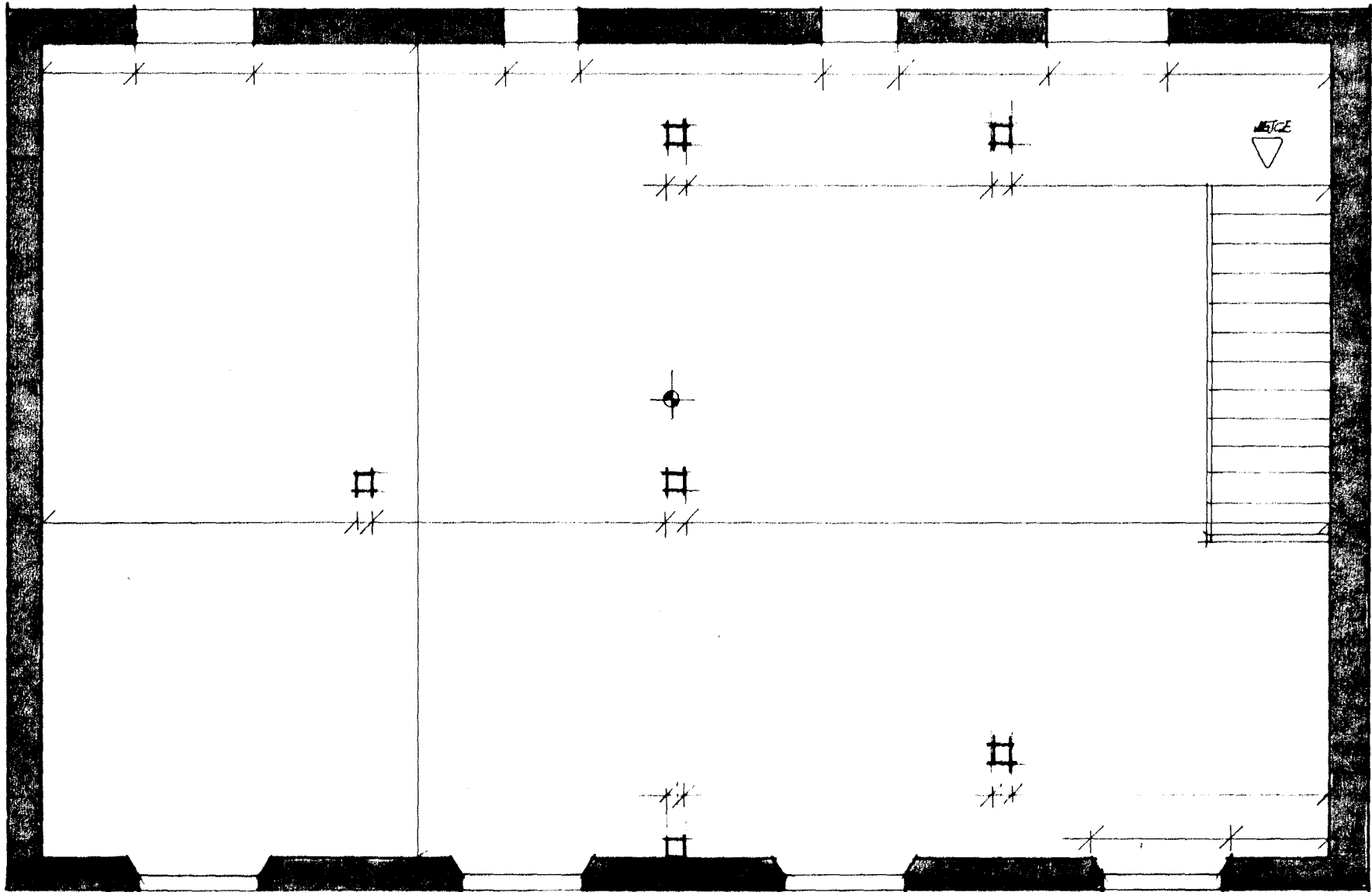


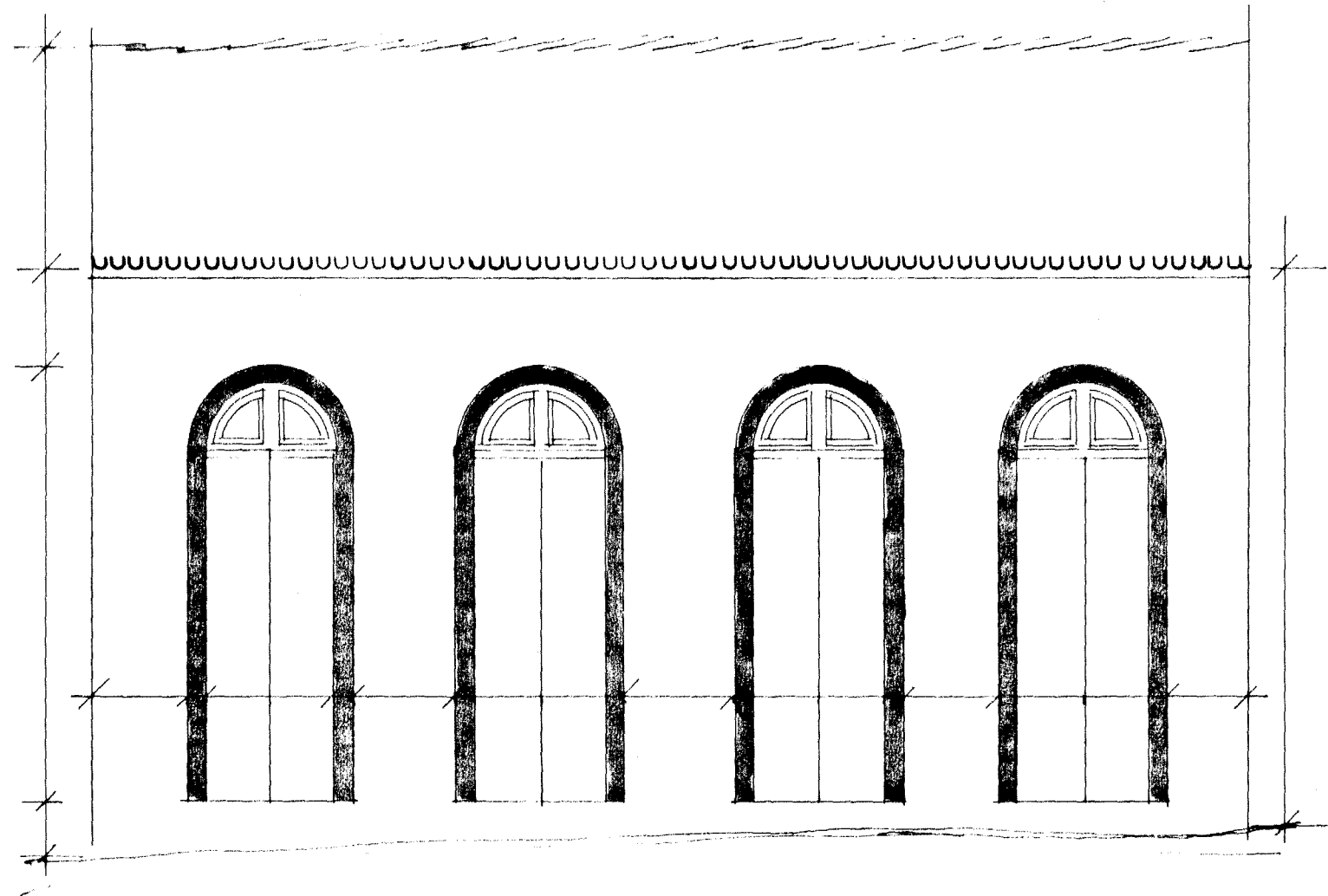
23

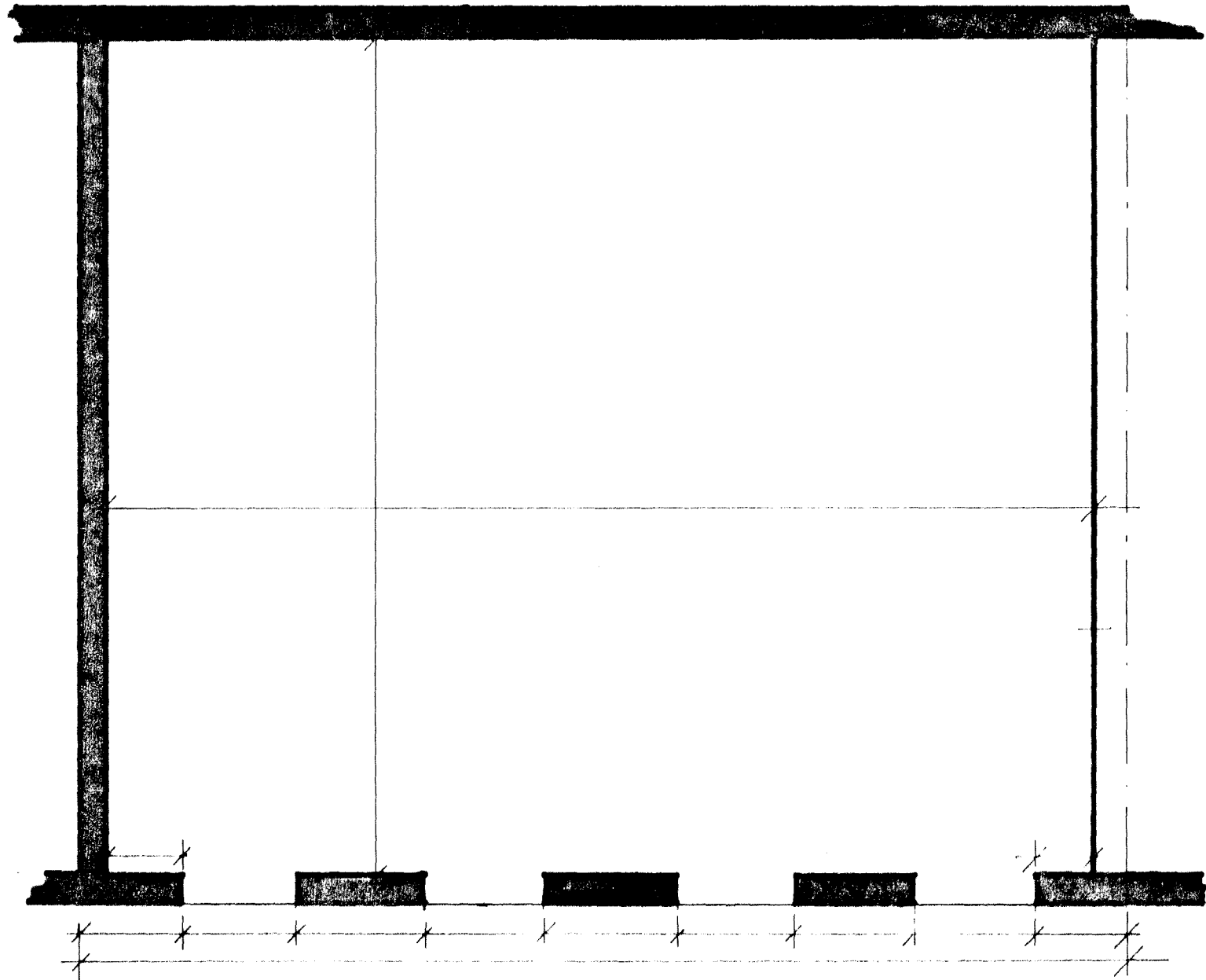
23

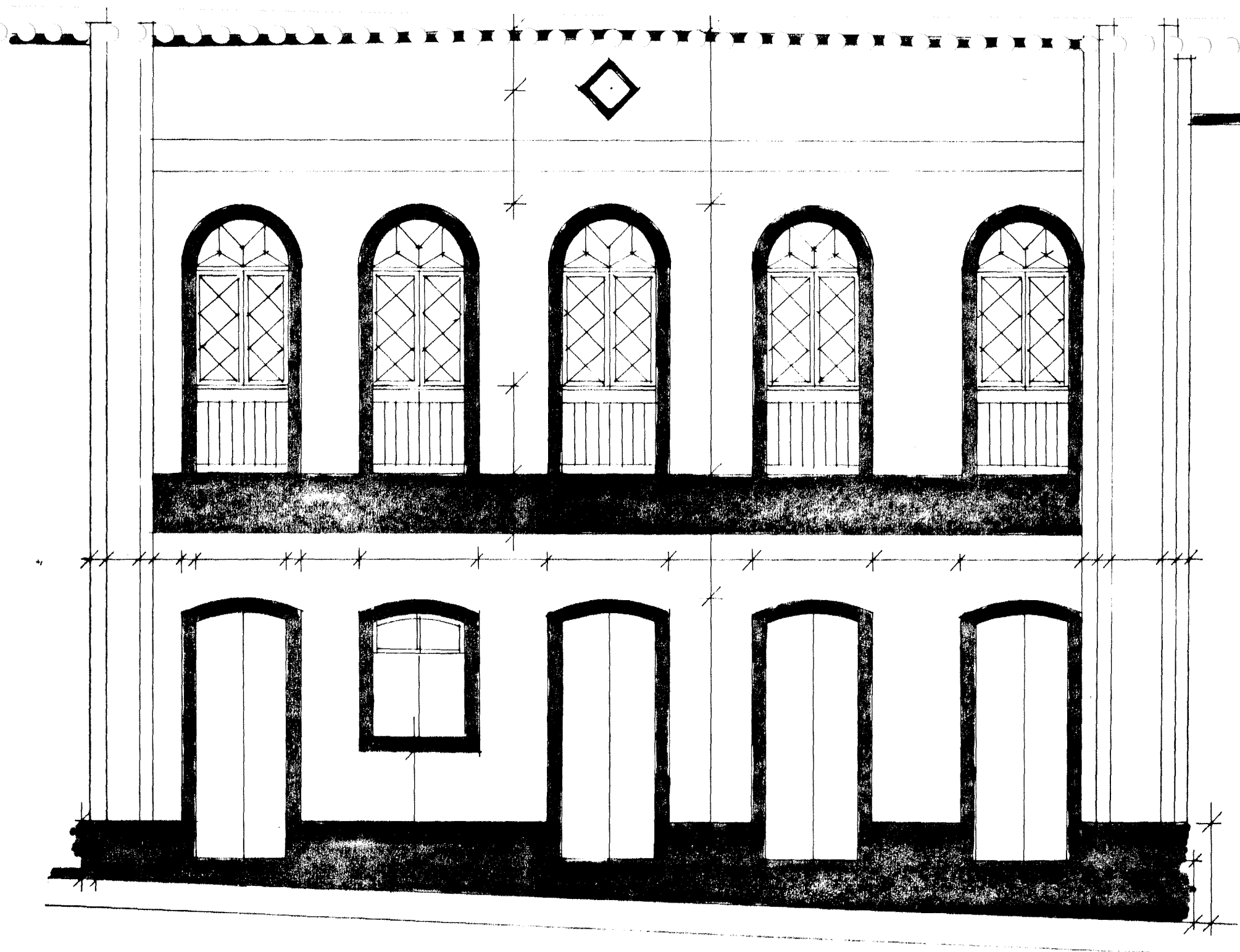


23



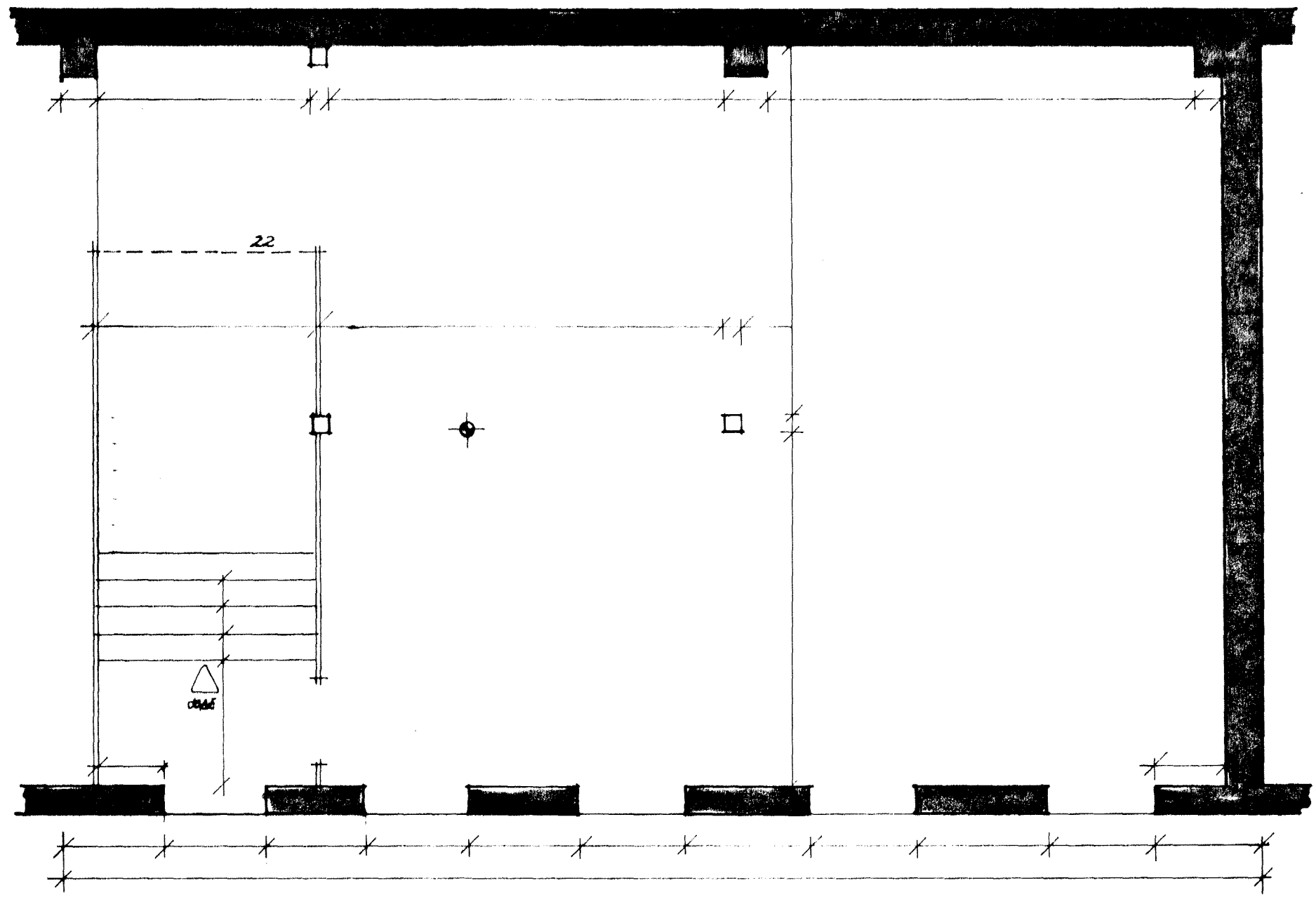




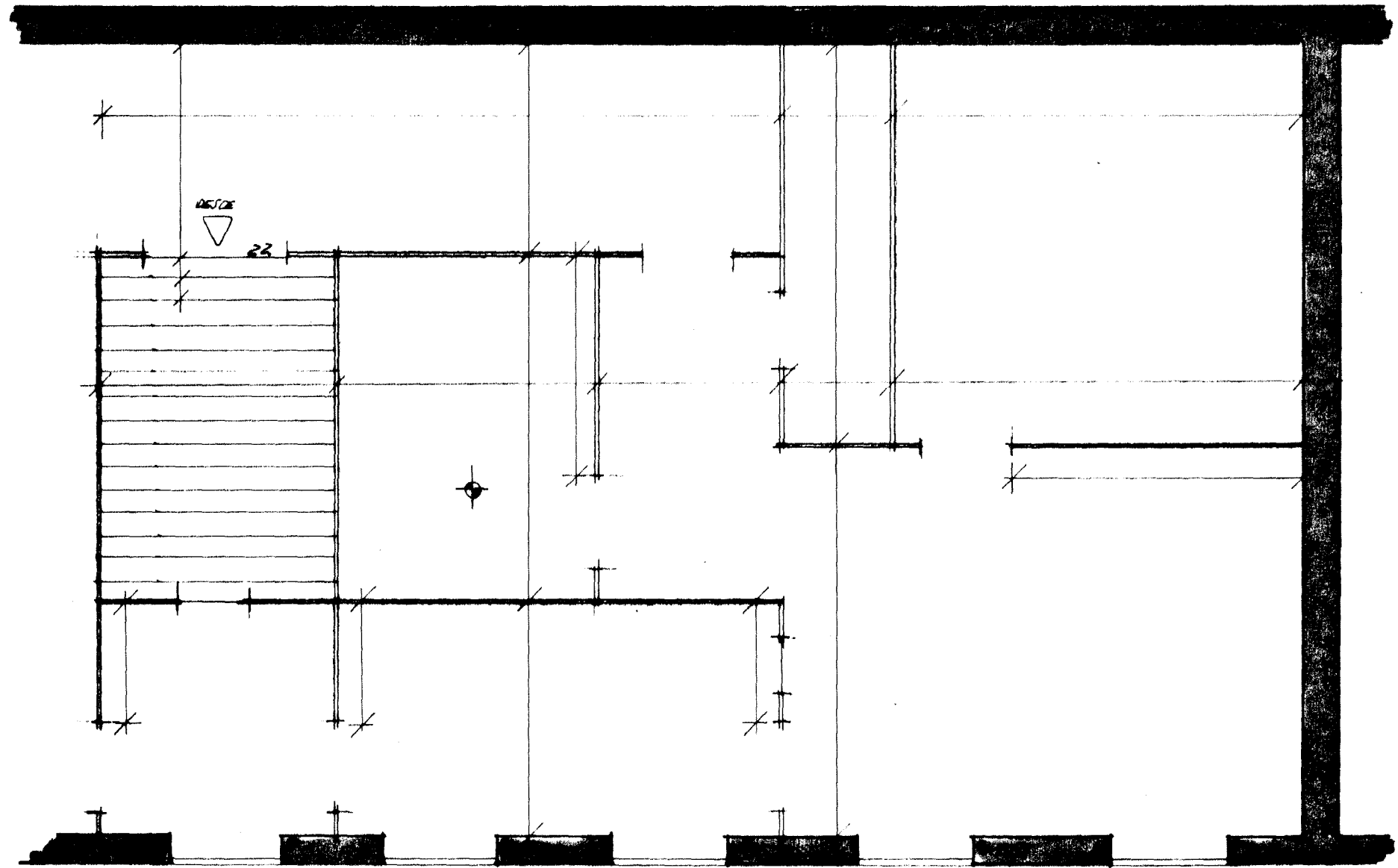


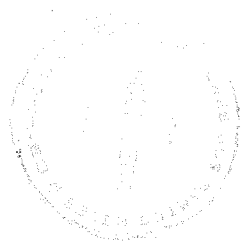
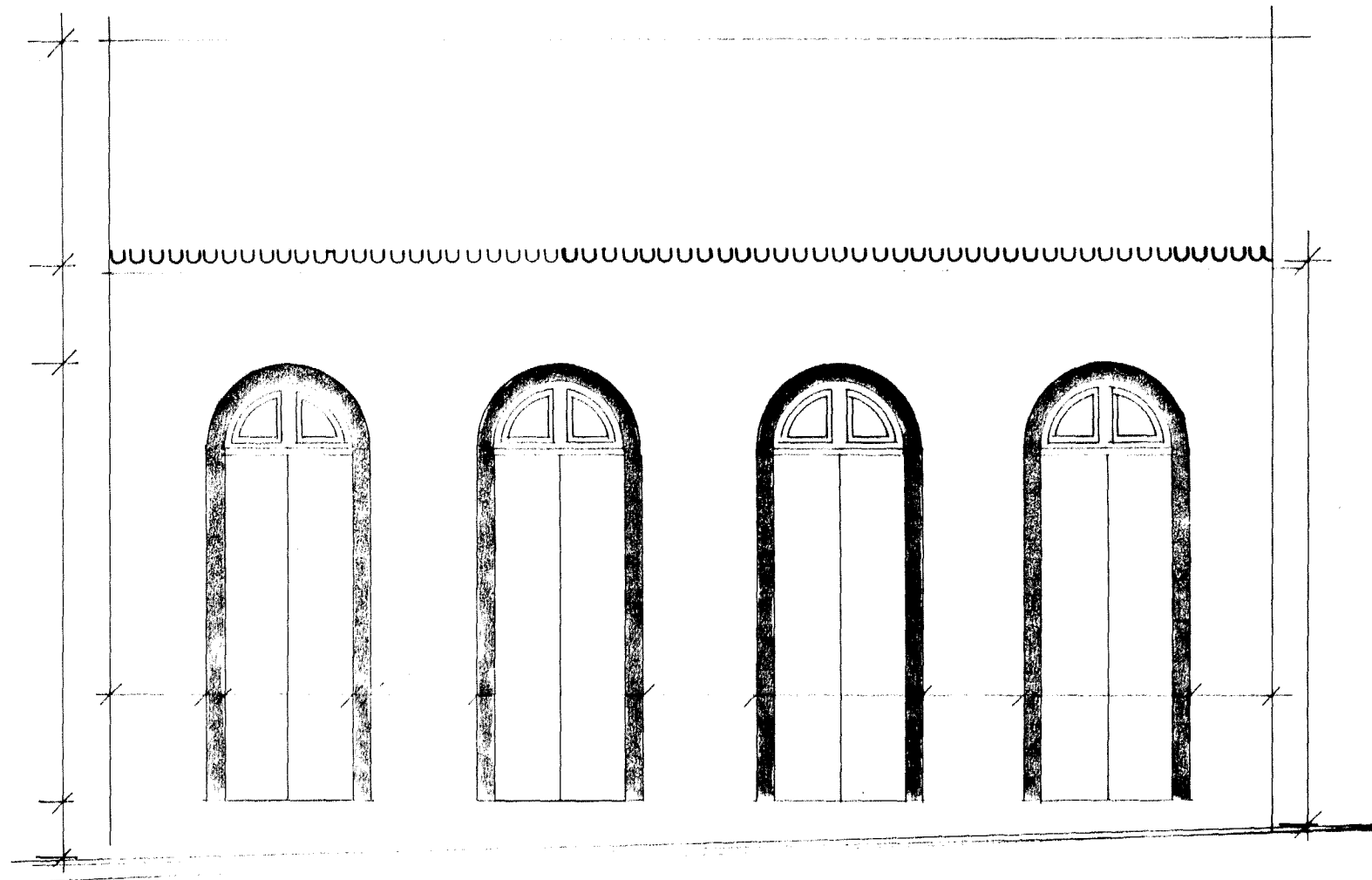
25

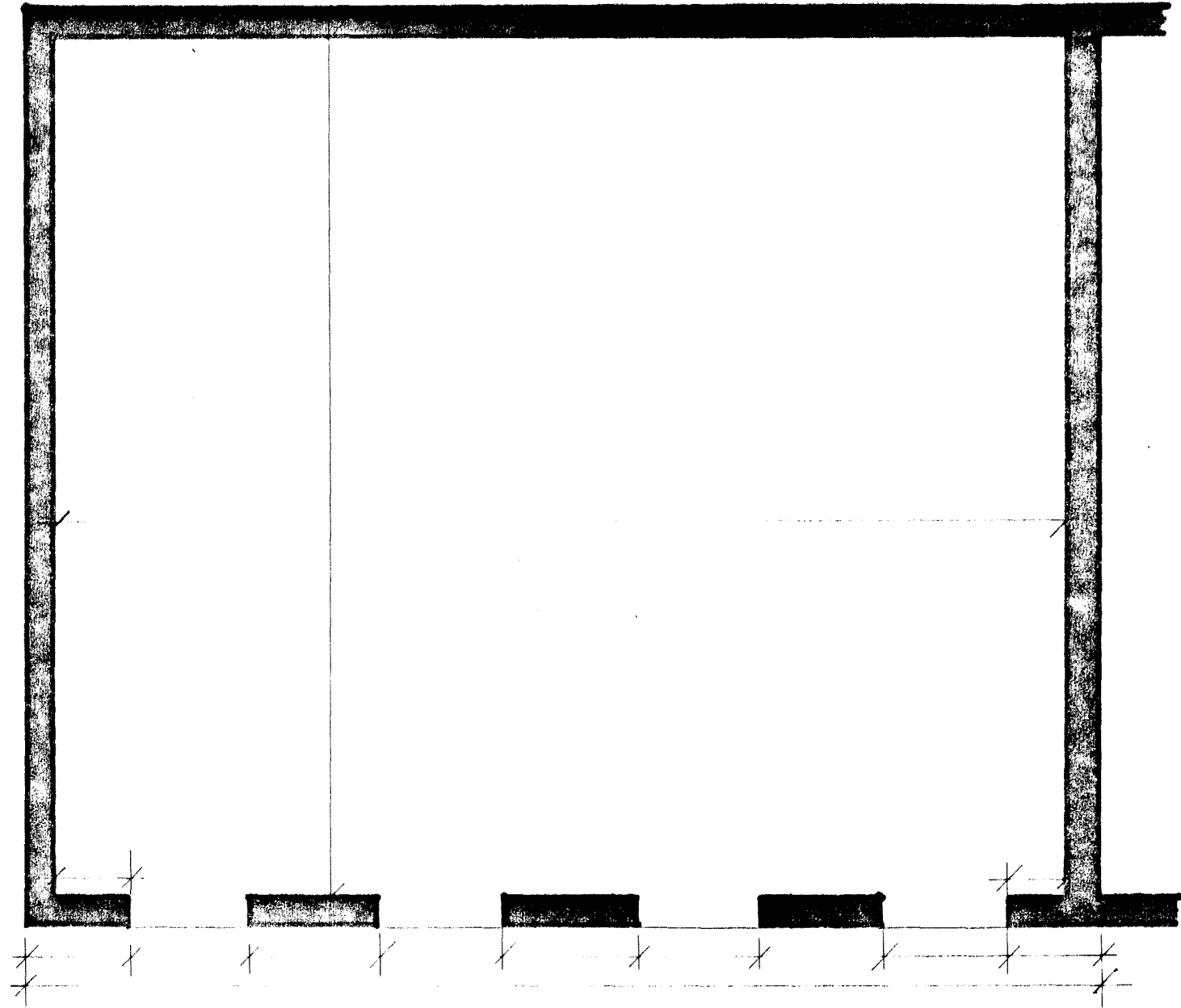
25

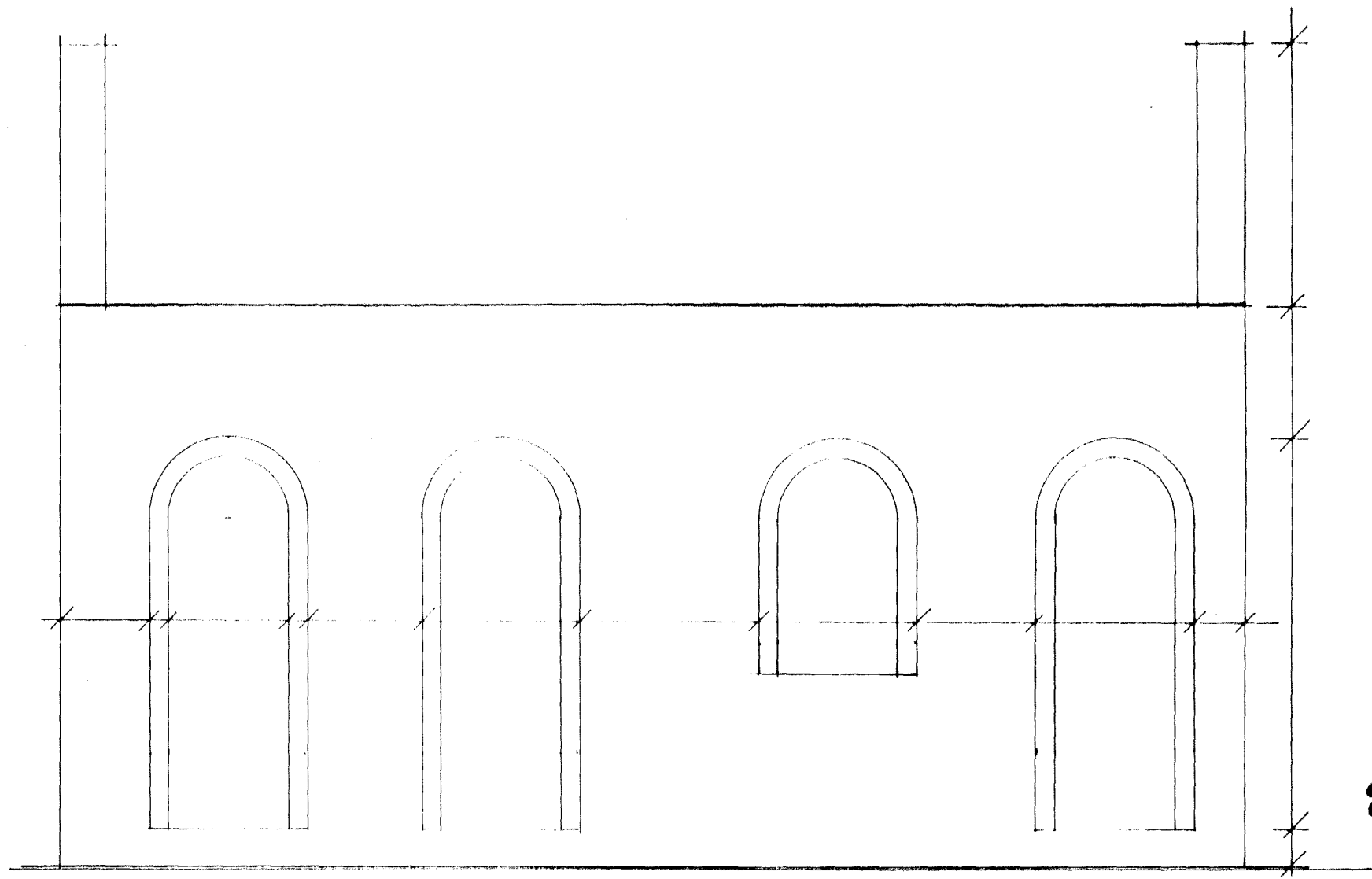


25

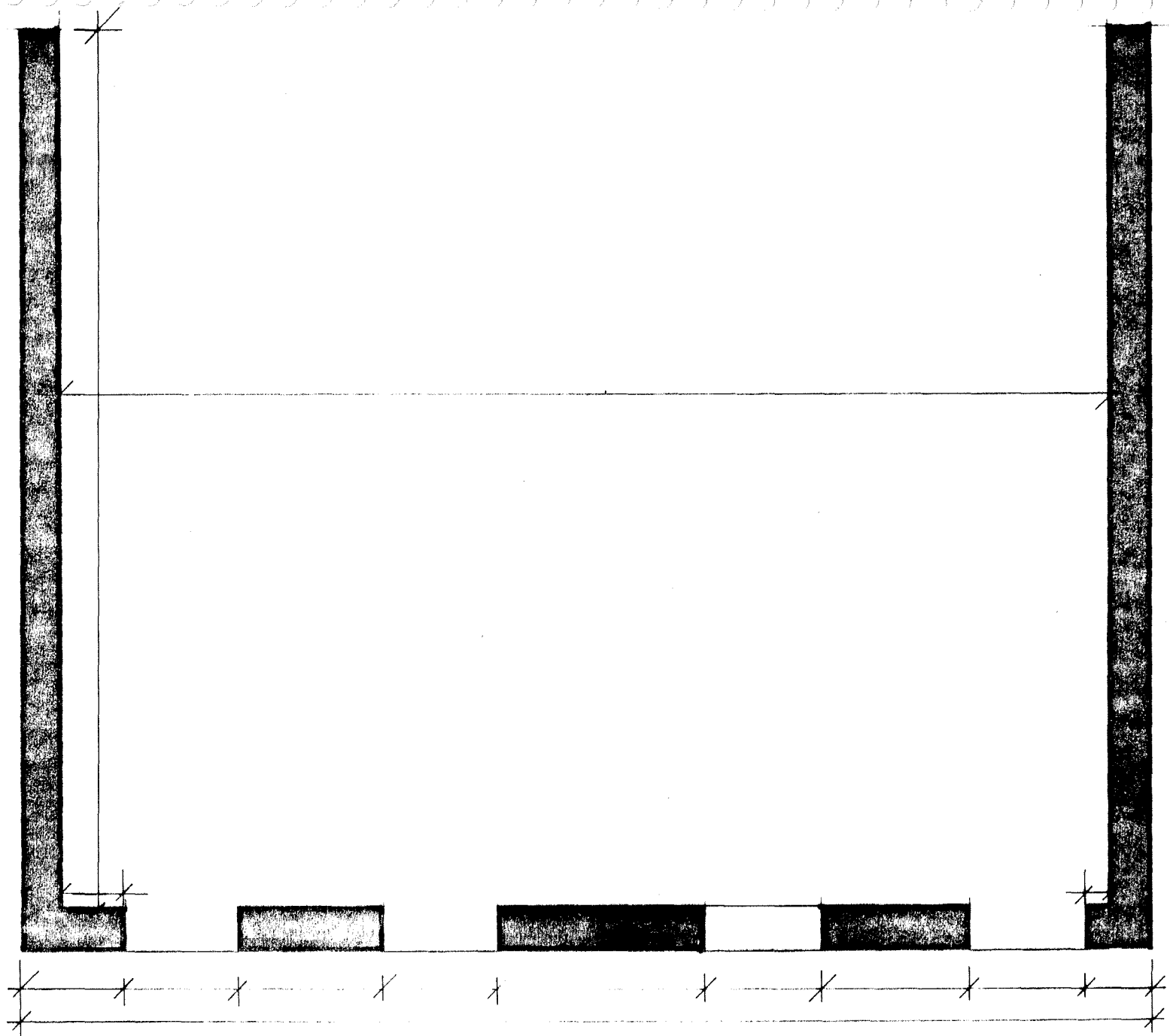




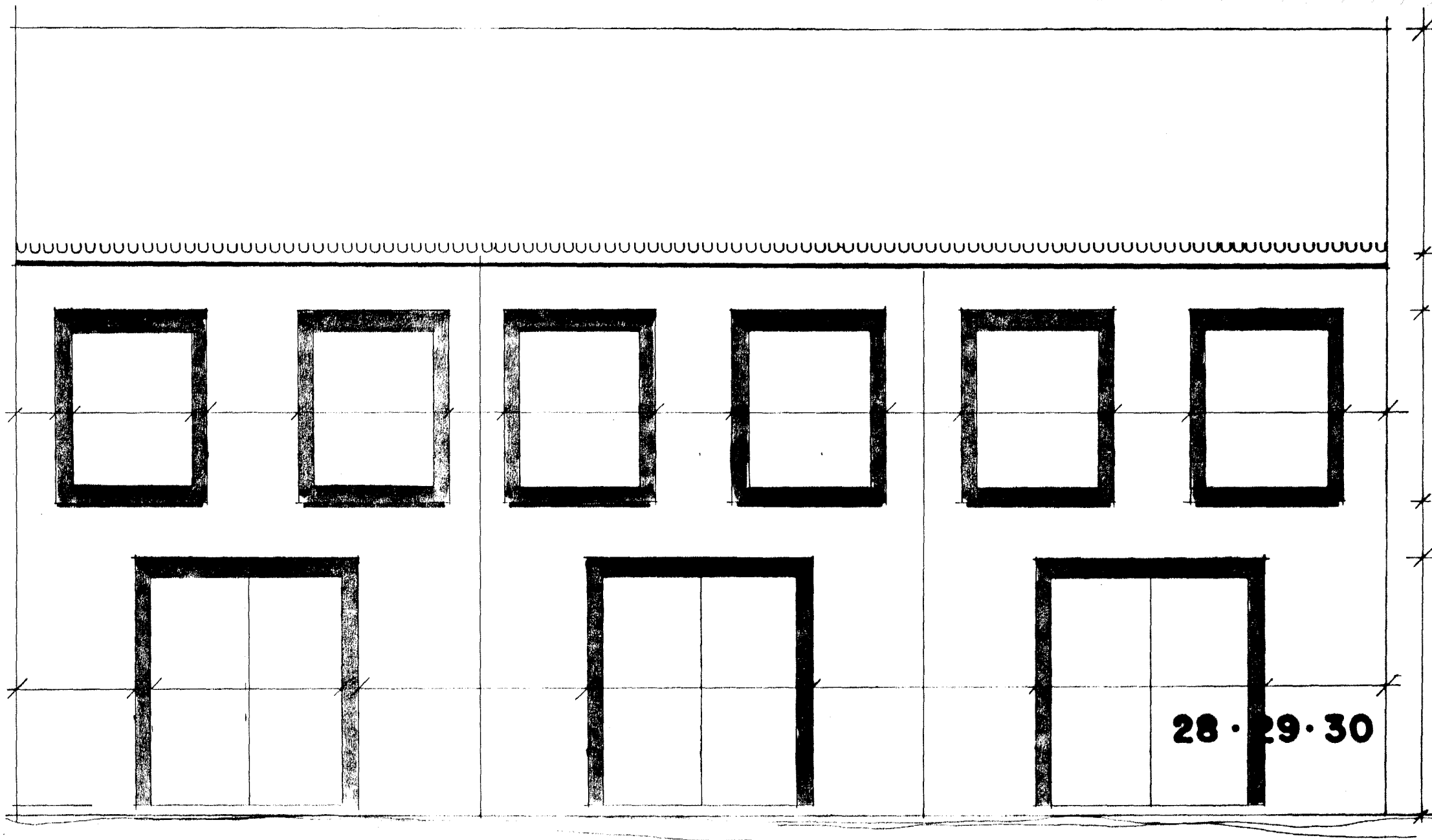




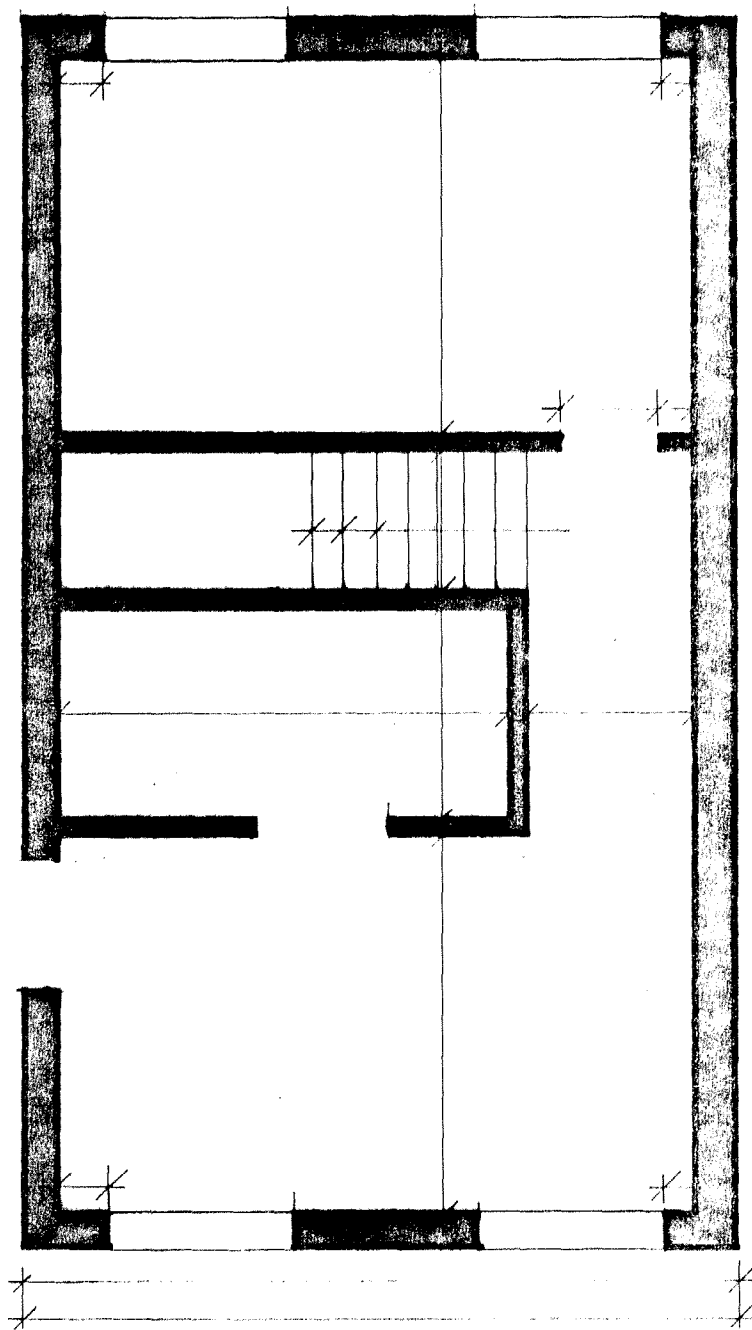
27



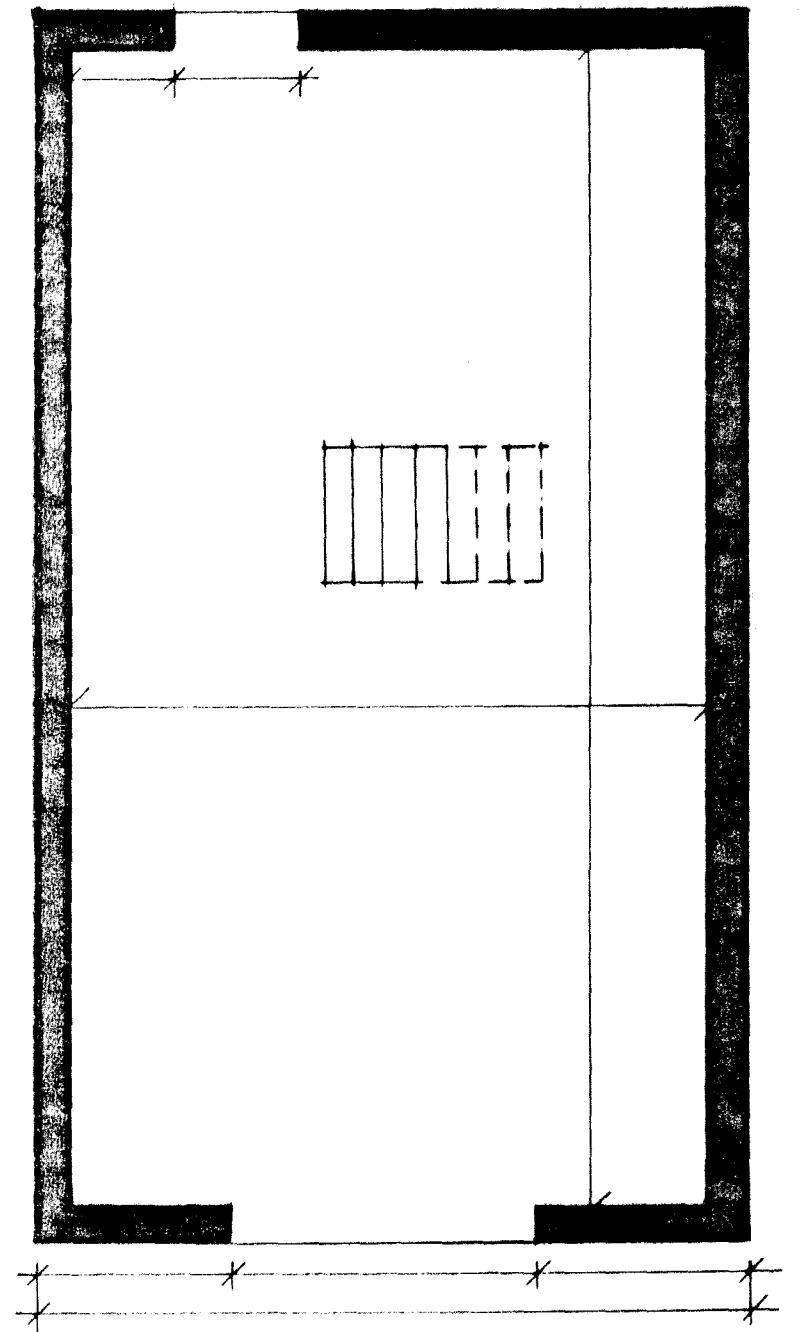
27

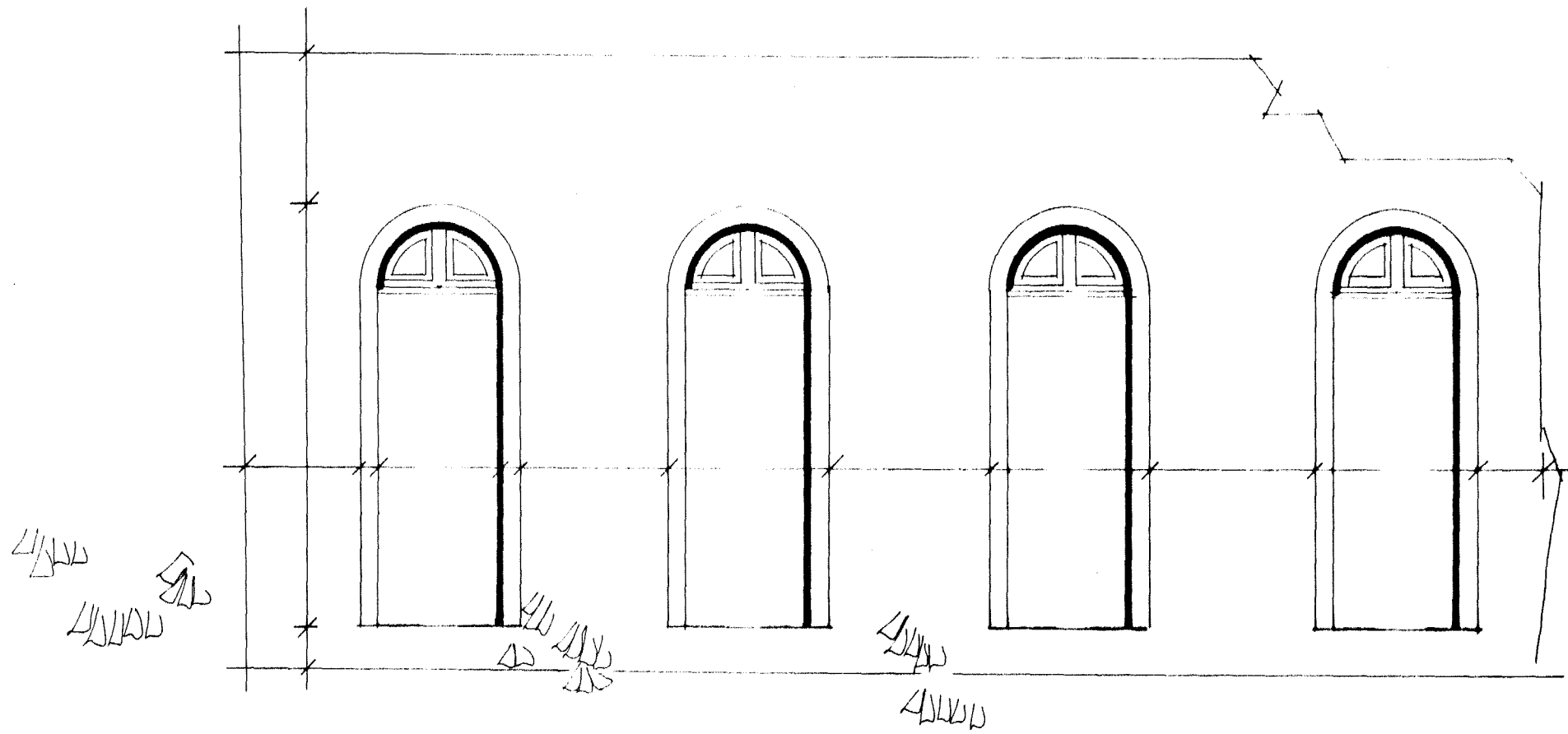


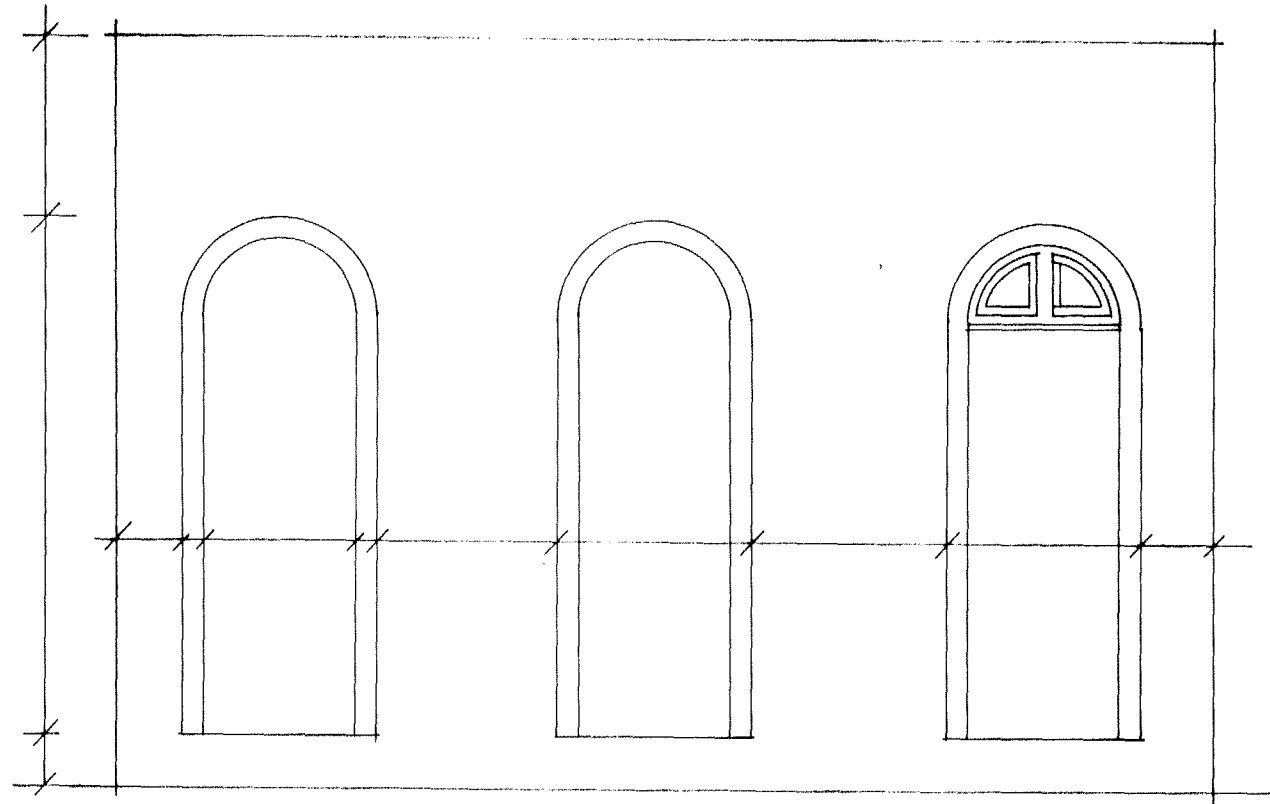
28 · 29 · 30

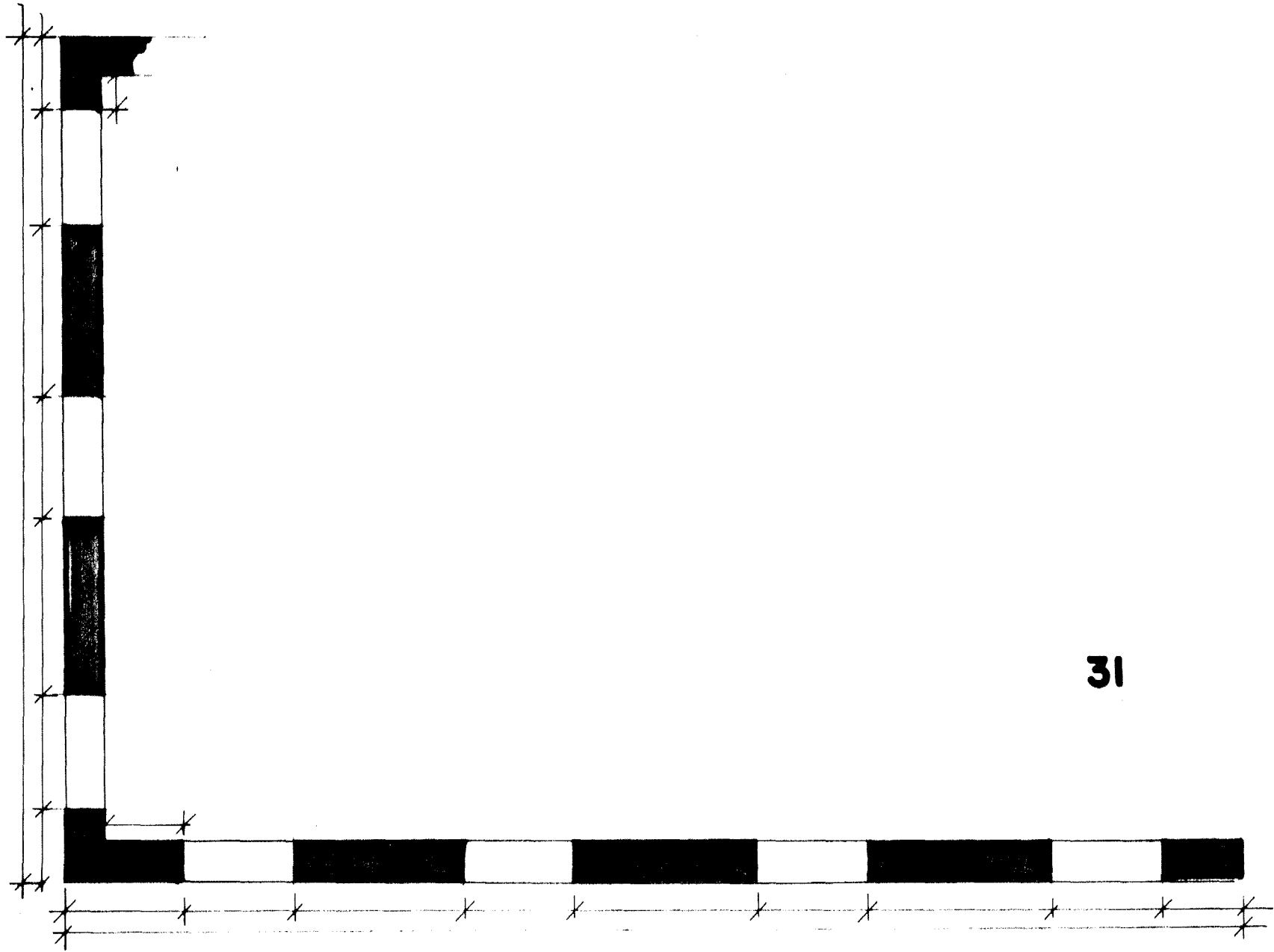


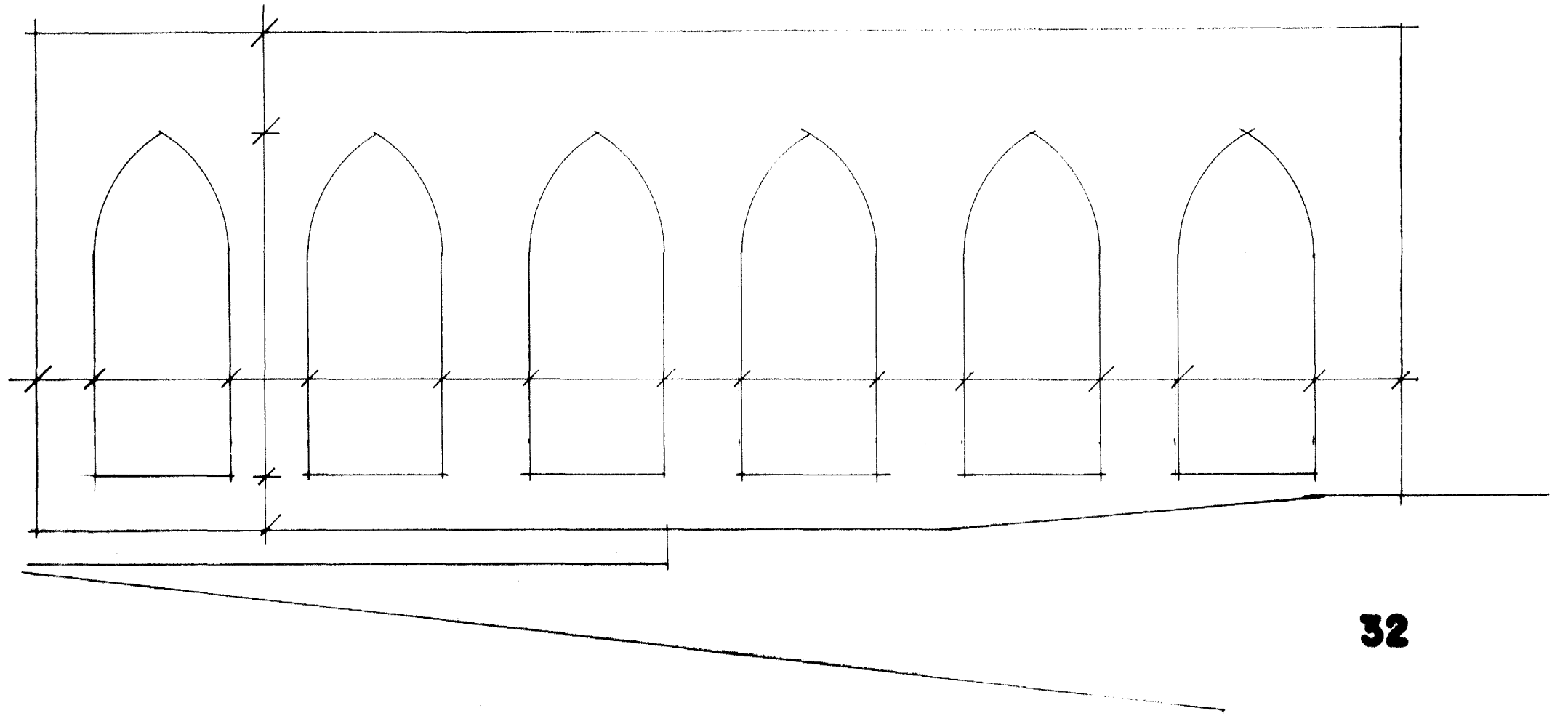
28·29·30

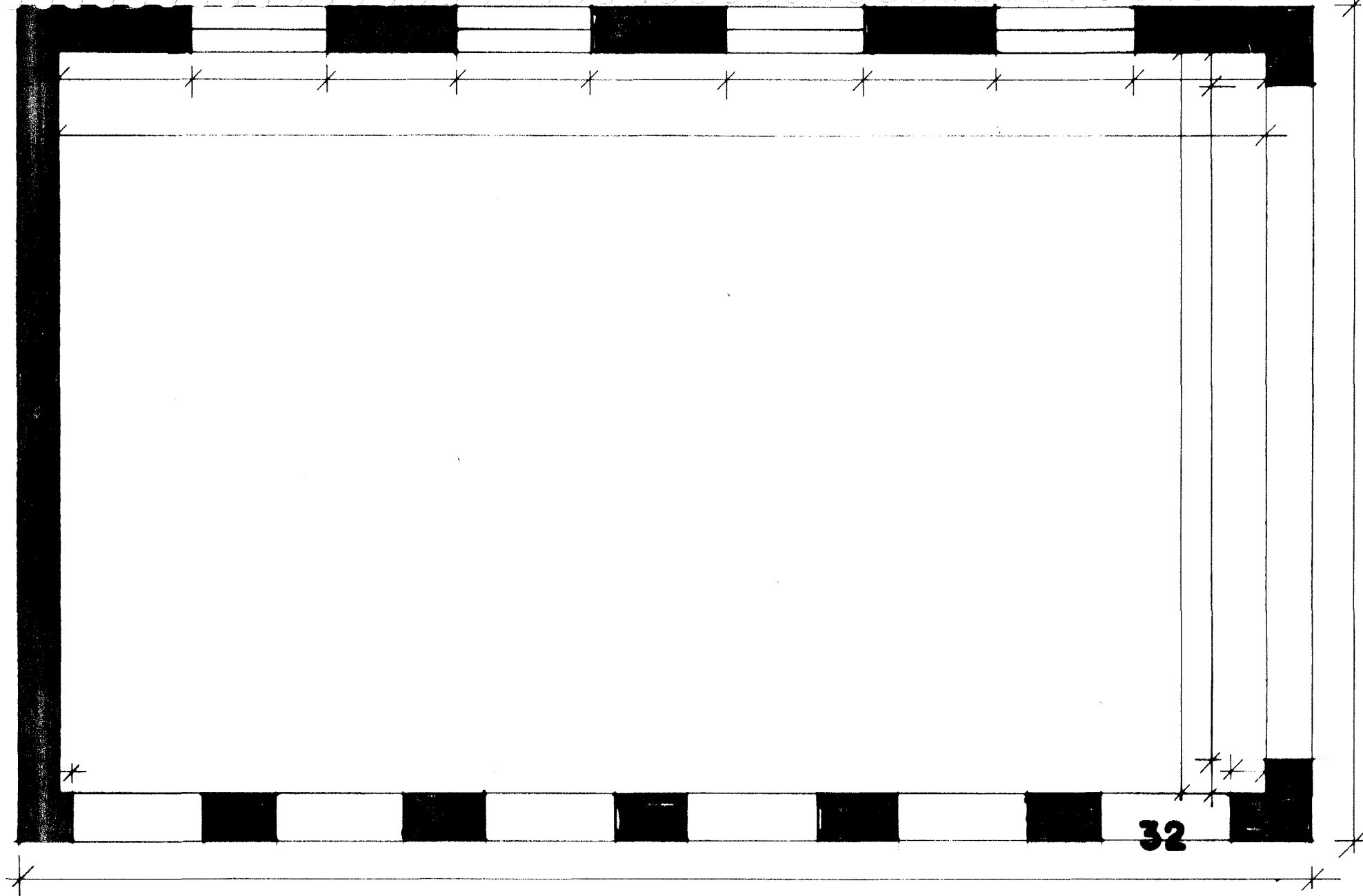


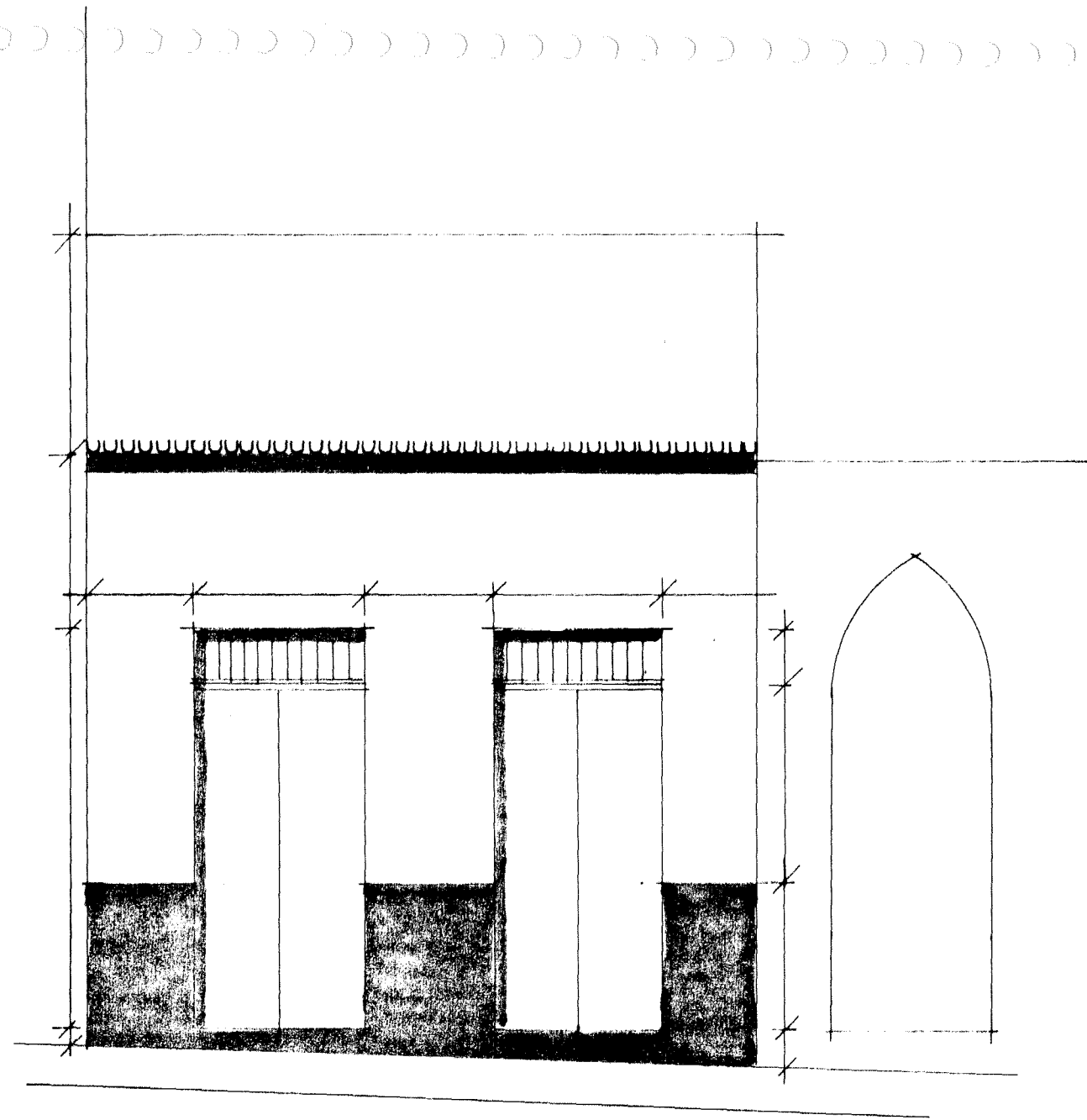




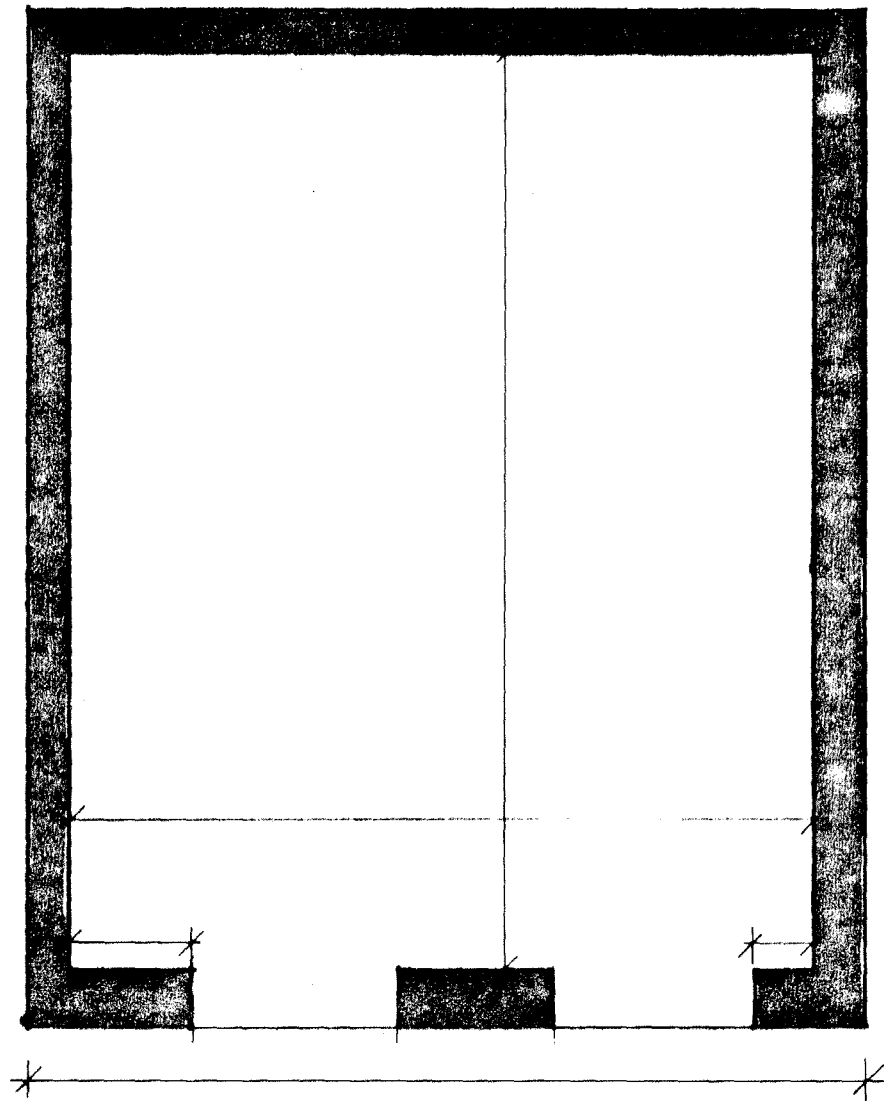




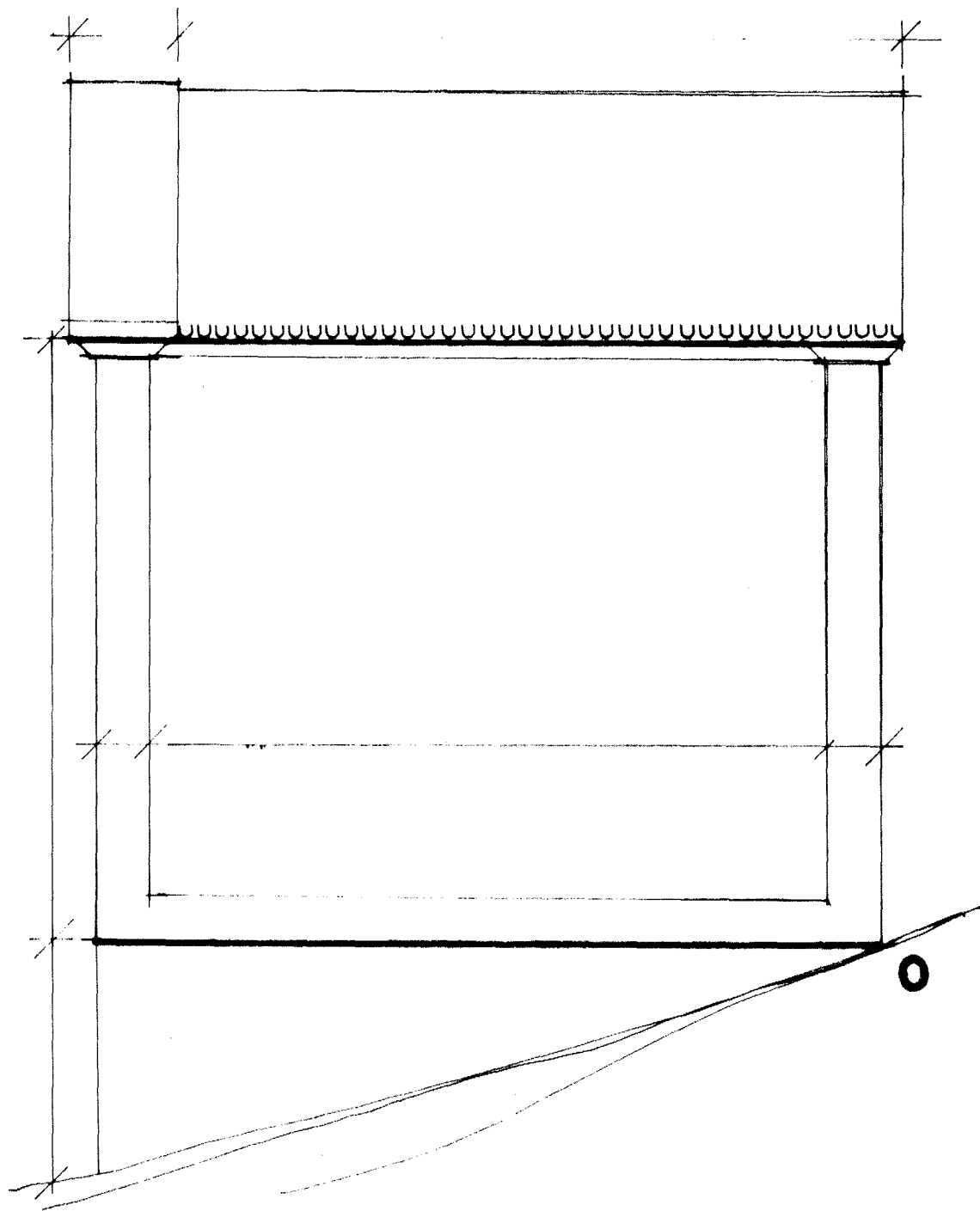
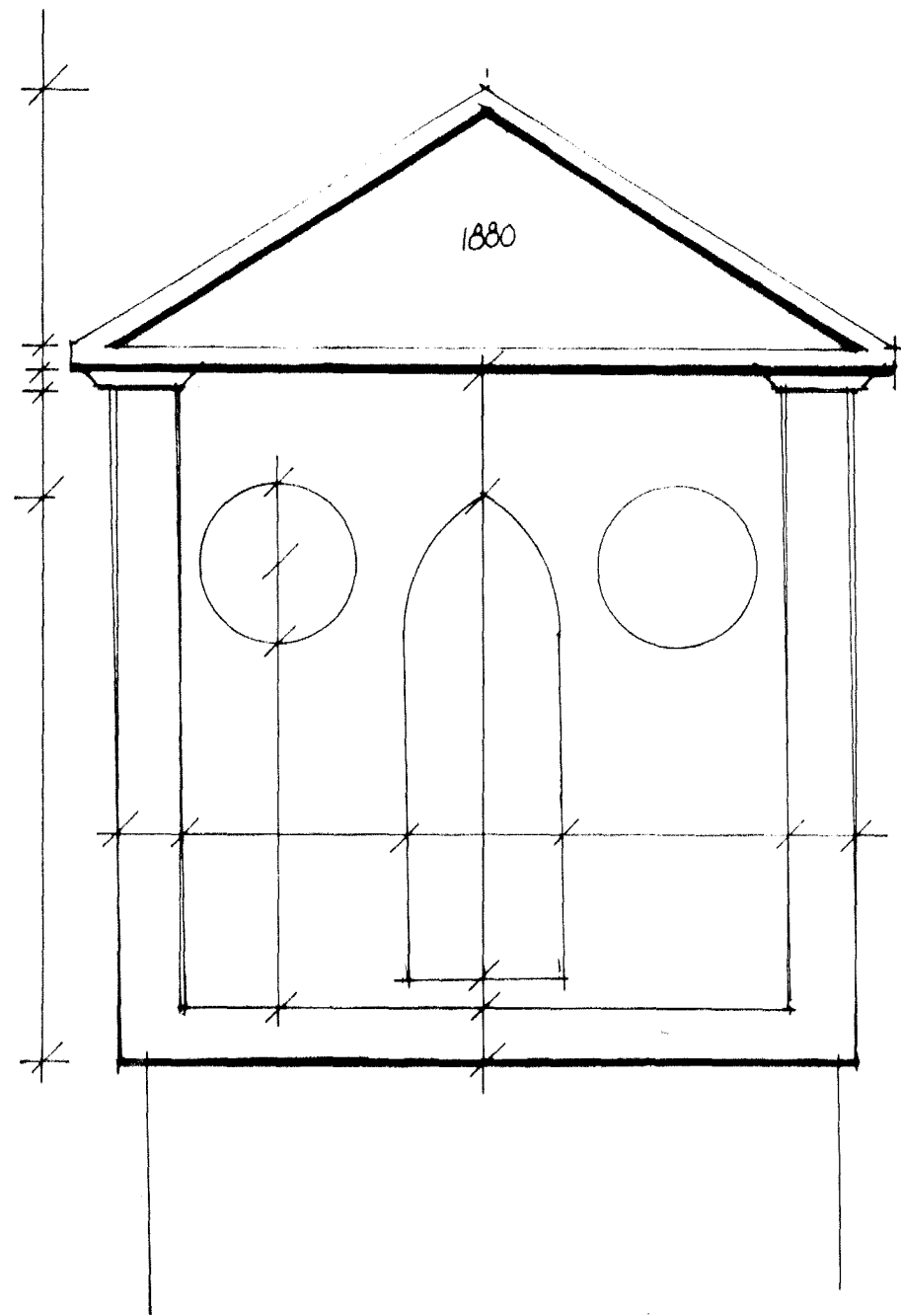




32 0



32 a



MÉDIO

EQUIPE

ELEMENTOS

ESPÉCIE

DETERIORAÇÃO

PAREDES EXTERNAS

100%
75%
50%
25%

PAREDES INTERNAS

PISOS INTERNOS

PISOS EXTERNOS

VEDAÇÕES E ESQUADRIAS

PORROS

COBERTURA

ALICERÇES

OUTROS

OBSERVAÇÕES

