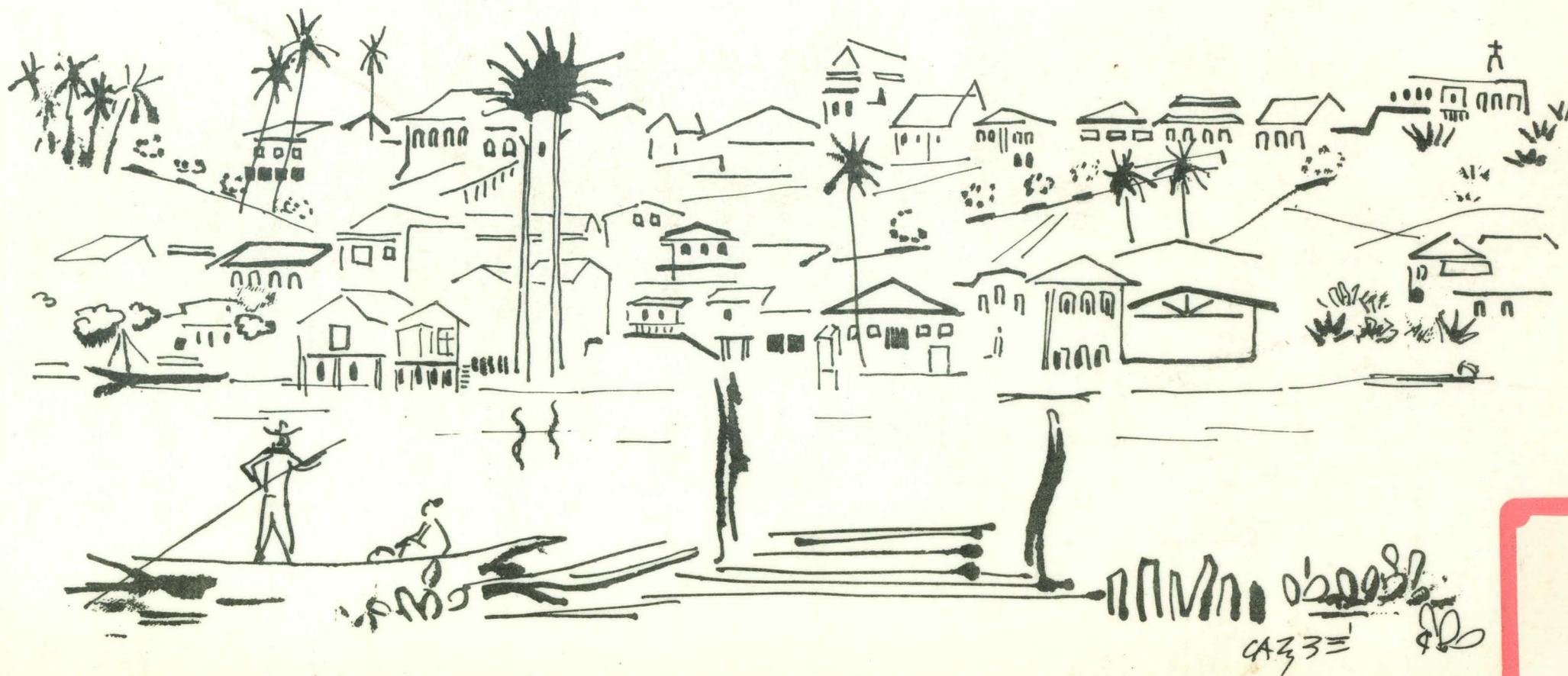
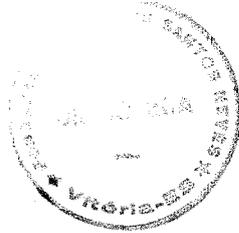


# CENTRO CULTURAL PORTO DE SÃO MATEUS

Projeto de Resgatamento, Restauração, Preservação e Revitalização do Sítio Histórico do Porto de São Mateus



F 100643



11,46098252056  
c 397 P  
6068/84  
64 @

convenio #SP/Centro Cultural  
para de las pastores.

PROJETO DE RESGATAMENTO, RESTAURAÇÃO  
PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DO SÍTIO  
HISTÓRICO DO PORTO DE SÃO MATEUS

REALIZAÇÃO

CENTRO CULTURAL PORTO DE SÃO MATEUS

FICHA TÉCNICA

CENTRO CULTURAL PORTO DE SÃO MATEUS  
ELABORAÇÃO

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES  
DATILOGRAFIA, ENCADERNAÇÃO, PLANTAS E MAPAS

OUTUBRO/83

ÍNDICE	PÁGINA
1.0. APRESENTAÇÃO .....	07
2.0. SÍNTESE HISTÓRICA.....	08
3.0. LEVANTAMENTO HISTÓRICO .....	12
4.0. TOMBAMENTO ESTADUAL .....	17
5.0. OBJETIVOS .....	20
6.0. JUSTIFICATIVAS.....	21
7.0. DEPOIMENTOS .....	22
7.1. OSCAR NIEMEYER .....	23
7.2. CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE .....	24
7.3. JORGE AMADO .....	25
7.4. AFONSO ARINOS DE MELO FRANCO .....	26
7.5. JOSUÉ MONTELLO .....	27
7.6. DARCY RIBEIRO .....	28
7.7. RUBEM BRAGA .....	29
7.8. CHICO BUARQUE DE HOLLANDA .....	30
7.9. FERNANDO GABEIRA .....	31
7.10. GILBERTO FREYRE .....	32
7.11. ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS .....	33
7.12. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE IMPRENSA .....	34
7.13. CONSELHO FEDERAL DE CULTURA .....	35
7.14. INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO/ES .....	36
7.15. CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA .....	37
7.16. ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL/ES .....	38
7.17. ACADEMIA ESPÍRITO-SANTENSE DE LETRAS ...	39
7.18. INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL/ES...	40
7.19. MANIFESTO DOS DEPUTADOS .....	41
7.20. MANIFESTO DOS ARTISTAS CAPIXABAS.....	43



PÁGINA

8.0.	ATIVIDADES CULTURAIS NO PORTO .....	48
8.1.	LIVRETO DA PROGRAMAÇÃO DO FESTIVAL DE VERÃO .....	49
8.2.	MARUJADA .....	50
8.3.	BAILE DE CONGO (TICUMBI) .....	52
8.4.	REIS DE BOI .....	54
8.5.	JONGO .....	56
9.0.	RECORTES DE JORNAIS .....	58
9.1.	JORNAL DO BRASIL 29/01/83.....	59
9.2.	A GAZETA 23/01/83 .....	60
9.3.	A GAZETA 06/03/83 .....	61
9.4.	BOLETIM SPHAN PROMEMÓRIA .....	62
10.0.	UTILIZAÇÃO DO CASARIO.. .....	64
10.1.	LEGENDA .....	65
10.2.	MAPA .....	66
10.3.	PORTO DE SÃO MATEUS - 1886 .....	67
10.4.	PORTO DE SÃO MATEUS - HOJE .....	68
10.5.	PLANO DE REVITALIZAÇÃO .....	69
10.6.	ESCOLA DE MÚSICA DE SÃO MATEUS .....	70
10.7.	CASA DA FARMÁCIA .....	72
10.8.	CENTRO DE CULTURA NEGRA .....	74
10.9.	RESTAURANTE DE COMIDAS TÍPICAS E HOSPEDARIA .....	76
10.10.	CASA DO JORNALISTA MESQUITA NETO .....	78
10.11.	ESCOLA DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL .....	80
10.12.	NÚCLEO DE ESTUDO, DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA .....	82
10.13.	HOSPEDARIA CASA DO IMPERADOR .....	84
10.14.	CASA DA LEITURA .....	86
10.15.	POUSADA CABARÉ BOULEVARD.....	88
10.16.	CASA DO ARTESÃO .....	90
10.17.	CASA DA MEMÓRIA POPULAR DE SÃO MATEUS ...	92
10.18.	RÁDIO FM-EDUCATIVA PORTO DE SÃO MATEUS...	94
10.19.	MUSEU DO FOLCLORE .....	96

## PÁGINA

10.20. OFICINA DE ARTES .....	98
10.21. SUBSÍDIO LITERÁRIO .....	100
10.22. CASA DO PINTOR ÁLVARO CONDE .....	102
10.23. THEATRO DE SÃO MATHEUS .....	104
10.24. MUSEU DO NEGRO .....	106
10.25. CASA DA FARINHA DE MANDIOCA .....	108
10.26. RESIDÊNCIAS .....	110
10.27. ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS .....	113
11.0. ESTIMATIVA DO CUSTO DE REVITALIZAÇÃO .....	117
11.1. CUSTO UNITÁRIO DA RESTAURAÇÃO DOS PRÉDIOS.	118
11.2. COMPOSIÇÃO DOS ELEMENTOS DE DESPESAS .....	119
11.3. ARQUITETURA .....	122
11.4. PAISAGISMO .....	123
11.5. APARELHAMENTO DO CASARIO .....	124
11.6. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS.....	125
11.7. INSTALAÇÕES HIDRO-SANITÁRIAS .....	126
11.8. MATERIAL DE CONSUMO .....	127
11.9. RECURSOS HUMANOS .....	128
12.0. QUADRO DE CUSTOS GLOBAIS:.....	129

## 1.0. APRESENTAÇÃO

O projeto de resgatamento, restauração, preservação e revitalização do Sítio Histórico do Porto de São Mateus, no Estado do Espírito Santo, elaborado e discutido pelo Centro Cultural Porto de São Mateus com a comunidade local, vem em decorrência da necessidade da sociedade mateense participar do resgatamento dos seus bens culturais e, sobretudo, da importância desse processo ser conduzido por uma entidade constituída pela própria comunidade e voltada para uma ação permanente de restauração, desmarginalização e utilização efetiva do casario histórico do Porto de São Mateus.

A importante atuação da SPHAN/pró-Memória, no sentido de preservar os nossos monumentos e sítios históricos, diante das inúmeras dificuldades de ordem financeira que nos defrontamos, deve ser compartilhada e apoiada por todos os segmentos de nossa sociedade para que possamos alcançar, não apenas a necessária restauração, mas a reintegração imediata desses bens culturais à vida de nossas comunidades.

E o Centro Cultural Porto de São Mateus, ao deflagrar esta campanha de revitalização de um dos nossos mais representativos sítios históricos, com o apoio dos organismos governamentais, instituições técnicas e culturais, empresas privadas, associações de classe, artistas, jornalistas e intelectuais brasileiros, além da participação do povo de São Mateus, se converte numa das primeiras iniciativas populares pelo resgatamento de nossa memória histórica e a preservação dos nossos bens culturais, contribuindo, assim, para a defesa da identidade do Estado do Espírito Santo e da civilização brasileira.

SEBASTIÃO MACIEL DE AGUIAR

Presidente do Centro Cultural  
Porto de São Mateus

## 2.0. SÍNTESE HISTÓRICA

A 23 de maio de 1535 chegou ao seu feudo, concedido pelo Rei de Portugal, o donatário Vasco Fernandes Coutinho, dando ao mesmo o nome de Espírito Santo e iniciando, em seguida, o seu desbravamento.

As dificuldades encontradas pelo primeiro donatário fizeram com que, ele mesmo, enfrentasse os índios que reclamavam os domínios das terras, iniciando o amanho da gleba, plantando, finalmente, as sementes trazidas. Os Aymorês e Tupiniquins esqueceram as divergências, que se alastravam por longos séculos, para lutar contra o branco invasor. As lutas explodiram em toda a Capitania, que transformou-se em ruínas, e os colonos ilhados pelos constantes ataques indígenas resolveram abandoná-la, subindo em direção da Capitania de Porto Seguro, e, encantados pela fertilidade da terra, entraram pelo rio Cricaré.

O dicionarista César Marques registrou "haver entrado um navio português pela barra, sem perigo dos navegantes, e que estes subindo pelo rio Cricaré, foram dar a esse lugar onde, encantados pela situação, abundância de peixes e fertilidade da terra assentaram vivência". Mas os ataques dos índios continuaram com igual frequência, o que levou o donatário a pedir ajuda a Mem de Sá, que despachou para acudir-lo, às pressas, seu filho, Fernão de Sá, com vinte anos de idade e com duzentos homens em duas caravelas. Transpôs, Fernão, a barra do Cricaré. Atacou os índios em duas arremetidas, venceu e demoliu as defesas indígenas, mas na terceira, quando Fernão pensava consolidar a vitória, foi surpreendido por um

enorme contingente indígena. Abandonado pelos companheiros, que fugiram assustados, perdeu a vida com uma flexada no pescoço.

O dever de súdito obrigou Mem de Sá enviar comovente carta a Lisboa: "por não deixar os moradores ir em pessoa, mandei Fernão de Sá, meu filho, com duas velas e perto de duzentos homens e em chegando à Capitania do Espírito Santo, entrou por conselho dos que consigo levava, pelo rio Cricaré, e foi dar em três fortalezas muito fortes, que se chamavam Mariricú, donde o gentio fazia e tinha feito muito dano, e morto muito cristão, os quais rendeu com a morte de muito gentio, e ele morreu ali pelejando... dou graças a Deus por acabar Fernão, nesta jornada a serviço de Vossa Alteza". Mas se o dever de súdito ditou tal carta, os sentimentos de pai levaram-no a não receber os companheiros de seu filho morto em combate. E o próprio Mem de Sá montou uma forte esquadra com cerca de dois mil homens, chefiando as tropas pelo mesmo itinerário de Fernão. Os índios Aymorés deixaram os portugueses passar para atacá-los pela retaguarda. Entretanto, Vasco Rodrigues, capitaneando um pelotão de portugueses e índios aculturados, havia ficado mais atrás propositalmente. Quando passou o primeiro pelotão os índios atacaram em massa, mas o segundo surgiu para sufocar o ataque, resultando no episódio chamado "Matança dos Aymorés", quando mais de cinco mil índios foram capturados e mortos.

Passaram-se os anos, até que, em 1583, num 21 de setembro, o padre José de Anchieta visitou a Aldeia do Cricaré, onde celebrou missa solene e denominou o lugar de Aldeia de São Mateus, por ser o dia do evangelista. O primeiro administrador da Aldeia de São Mateus foi o padre Bartolomeu Simão Pereira, que criou a Freguesia, e, em 1633, foi designado um sacerdote para a região. Sucederam-lhe outros até que a Carta

Régia de 23 de março de 1751 a elevou à Paróquia na classe das "Coladas Perpetuamente".

A fama da riqueza da terra fez com que muitas famílias de Portugal mudassem para São Mateus. E para atender as reivindicações do povo, a Coroa, em 1760, mandou instalar o "Subsídio Literário", para que fosse ministradas aulas de línguas e primeiras letras. Com isso, Tomé Couseiro de Abreu, ouvidor da Capitania de Porto Seguro, transpôs os limites com a Capitania do Espírito Santo, baseando-se na Carta Régia de 14 de abril de 1755, pela qual o Capitão do Pará, Francisco Xavier de Mendonça, irmão do Marquês de Pombal, que instalou a Capitania de São José do Rio Negro, elevou a 15 de setembro de 1764 a Aldeia de São Mateus à categoria de Vila, com o nome de Vila Nova de São Mateus. Durante quase meio século, São Mateus pertenceu à Bahia, recebendo os mesmos cuidados das outras cidades, tendo início a influência na culinária, nas crenças e nos costumes. Até que o território foi reconhecido como espírito-santense, em 10 de agosto de 1823, com a intervenção de José Bonifácio de Andrade e Silva.

Nesse período, o Porto de São Mateus vivia os seus anos mais representativos, com o comércio marítimo intenso, o ciclo da farinha de mandioca criando o baronato dos barões de Aymorés e Timbohy, que foram os responsáveis pelo ciclo do café que sustentou o comércio até o final do século. Com a riqueza chegaram os arquitetos portugueses para edificar os grandes sobrados onde viveram as mais tradicionais e importantes famílias do Espírito Santo. Em meado do século, o sistema escravocrata, que foi um dos mais poderosos do Estado, se viu em apuros com as fugas dos negros das fazendas e o aparecimento de três quilombos, liderados por Benedito Meia-Léguas, Nego Rugério, Constância da Angola, Preto Bongo, Maria do Rosário dos Pretos, entre outros, que lutavam pela liber

tação da raça negra.

Com a libertação dos escravos o Porto iniciou o seu longo processo de decadência, mas, na verdade, quem entrava em decadência era toda a economia local com a falta da mão-de-obra barata dos escravos. No início do século XX, o desmatamento da Floresta Atlântica fez com que o Porto sonhasse com a prosperidade anterior, mas com o término da madeira, por volta de 1930, o velho e cansado Porto começou a ser invadido pelas prostitutas que transformavam aos poucos os imponentes sobrados da classe dominante local em luxuosos cabarês. Por quase meio século as "moças" preservaram o casario, até que foram expulsas, em 1968, quando o Porto iniciou o seu processo de destruição e abandono. Com isso, os moradores, intelectuais, artistas, jornalistas e o povo capixaba, passaram a cobrar o seu tombamento e preservação, mantendo atividades culturais e residências na tentativa de manter o Sítio Histórico do Porto de São Mateus em constante vigilância para preservar a história e a cultura do povo capixaba.

### 3.0. LEVANTAMENTO HISTÓRICO

São Mateus está situada entre as mais antigas cidades do País. A sua povoação primitiva foi 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.

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

Para favorecer a imigração para a região e encorajar os indícios, 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 freguesia transformada em paróquia. Em setembro de 1764, passou à categoria de vila, pertencendo à capitania de Porto Seguro, da província da Bahia. Nessa 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, também, olarias para 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

rio ao branco, ao ponto de, em 1848, com a elevação de São Mateus à categoria de cidade, ter sido tentada a implantação de uma reserva indígena 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 Coronel 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 Ladeira São Benedito (Lei 06, de 04.11.1870)
- Calçamento Ladeira São Gonçalo (Lei 06, de 04.11.1879)
- Calçamento Rua Direita (Lei 46, de 16.11.1873)
- Canalização Fonte da Bica (Lei 08, de 15.11.1871)
- Iluminação Pública por lampiões (Lei 30, de 20.11.1875)
- (Lei 15, de 29.11.1864)
- (Lei 11, de 01.04.1881)

São Mateus, a partir daí, tornou-se um centro aristocrático com vida social intensa e a área do Porto se constituía 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 lampiões de combustível, havia calçamento nas ruas e na praça. Para isto, eram utilizadas as pedras trazidas como lastro, nos navios que franquiavam a Barra do Cricaré. Palmeiras imperiais orlavam três lados do Largo do Chafariz, o qual possuía calçamento na periferia e um gramado 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 das 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, também, esta derradeira função, pela ausência dos barcos e dos marujos, elementos essenciais ao ciclo até então estabelecido, dessa 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 perspectivas.

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 e de turistas.

