

Porto de São Mateus será atração turística com esse projeto

A Fundação Jones dos Santos Neves, em convênio assinado com a Fundação Cultural do Espírito Santo, elaborou um projeto para a restauração do Porto de São Mateus. Participaram do projeto o arquiteto Fernando Schwab Filho, alunos do Centro de Artes da Ufes e da Escola Técnica Federal do Espírito Santo, visando transformar o local em atração turística.

O projeto foi dividido em duas fases: a primeira, já concluída, constituiu um levantamento dos casarões que deverão ser restaurados, em número de 32. A segunda fase que deverá ser concluída até o final do mês, compreende a medição exata dos casarões, incluindo o orçamento de cada um para sua restauração.

PROJETO

A primeira fase do projeto está dividida em várias partes: levantamento histórico, delimitação da área de interesse, levantamento de dados físicos, reabilitação da área, e aspectos sócio-econômicos da reabilitação. Segundo Arlindo Vilaschi, da Fundação Jones dos Santos Neves, o levantamento histórico foi elaborado para mostrar às autoridades a importância histórica do Porto.

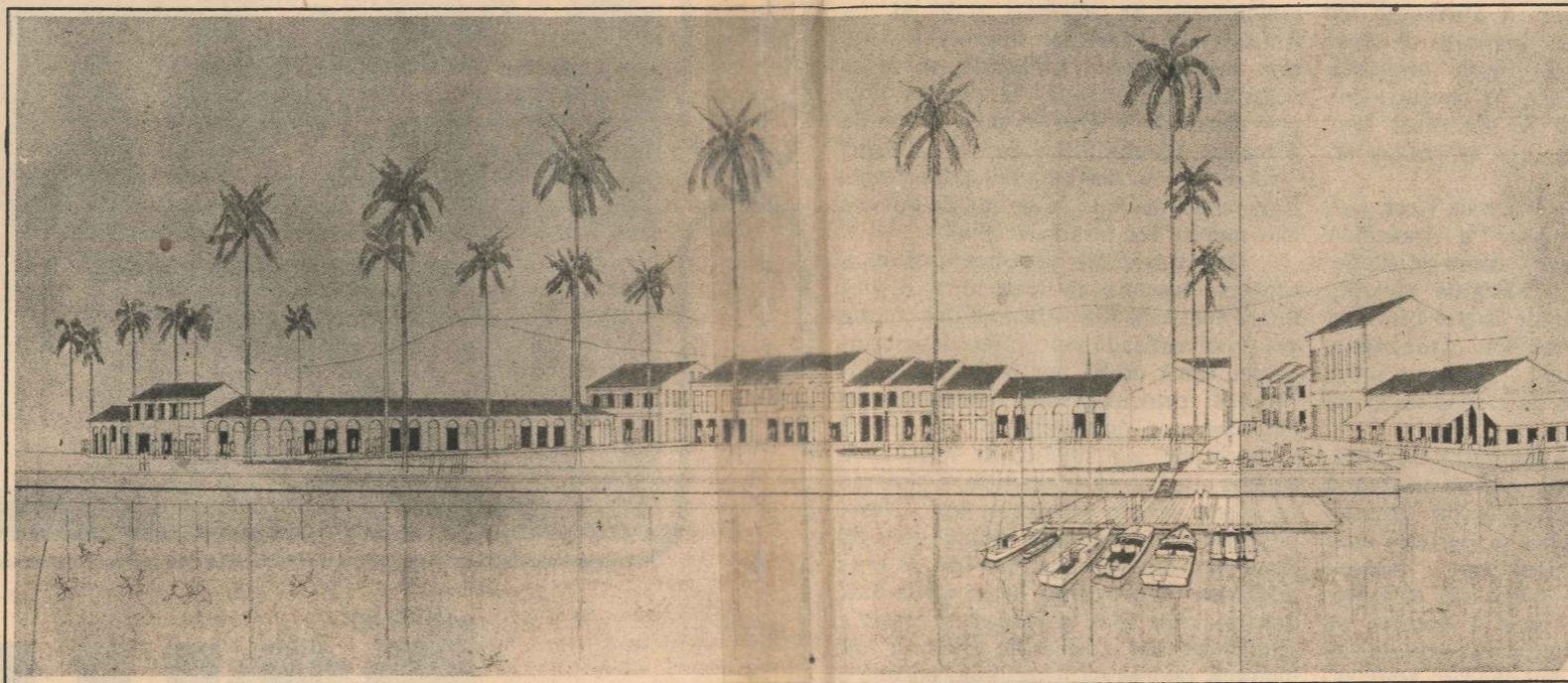
“A área de interesse forma aproximadamente um quadrilátero, limitado na margem do rio Cricaré por uma extensão de cerca de 250 metros de cais, compreendidos entre o antigo matadouro e o trapiche Carneiro Sobrinho e Cia. Ltda., de propriedade da companhia de navegação Lóide Brasileiro S/A; na encosta 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, até a encosta, na altura das duas ladeiras.

“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 são armazéns simples de um só pavimento ou sobrados alterados, ou arruinados”.

Segundo o projeto da FJNS, “a restauração da área do Porto de São Mateus tem o objetivo de perpetuar um conjunto urbano significativo para ao 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 casarão, que exige uma intervenção urgente para preservação deste espaço cultural em 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 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



A área do Porto compreende desde o antigo matadouro até o trapiche Carneiro Sobrinho e Cia. Ltda.

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 de uma permanência prolongada”.

INSTALAÇÕES

Para a revitalização do Porto, a Fundação Jones dos Santos Neves sugere que sejam instalados: **camping e anexos** — com área aproximada de quatro mil metros quadrados, instalações sanitárias, tanques, facilidades de cozinha, administração, serviços de utilidade e estacionamento de casas-reboque; **estacionamento de visitantes** — com área para receber ô nibus de turismo e automóveis de passeio; **salões para cursos** — no interior dos casarões e com possibilidade de serem subdivididos para atender a outras finalidades; **oficina 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 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 local e em geral, à venda de passagens, reservas de hotéis, fornecimento de guias, **restaurante típico** — 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 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; e **áreas externas de encontro** — para férias, os cafés ao ar livre, as manifestações folclóricas, o estudo, o lazer, o trabalho artístico sob a luz, o espetáculo de arena e a circulação.

REABILITAÇÃO

Segundo o projeto da FJNS, “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 produziram 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 tividade econômica que possibilite sua participação no sistema de produção, fazendo desaparecer a causa de sua marginalidade. Essa atividade, por sua vez, será 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”.

Segundo o projeto da Fundação, “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 naufragos 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 abundante. 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 Padre 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.

Em março de 1751, a comunidade foi 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 Itapamirim, 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.

“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 6 de 4/11/1870); calçamento ladeira São 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 Lampiões (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 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 da 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 franquiam a barra do Cricaré. Palmeiras imperiais orlavam três lados da Praça do Mercado, a 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 ao mesmo tempo facilitou a emigração de grupos humanos para a capital do Estado. Privado o porto de seus 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, desagraja-se ainda esta derradeira função pela ausência de 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.